

2015

ADEDE Archeologisch Rapport 44 Diksmuide - Tuinwijk



Pype P. & De Smaele B.



ADEDE ARCHEOLOGISCH RAPPORT 44

Diksmuide Tuinwijk

P. PYPE, DE SMAELE B.

Colofon

Opdrachtgever	Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
Project	DIK-TUI (Diksmuide-Tuinwijk)
Dossiernr.OE	2013/302
Projectleider	Pedro Pype
Auteur	Pedro Pype, B. De Smaele
Redactie	Pedro Pype,Bart De Smaele
Kaarten & plannen	B. De Smaele, Frederik De Kreyger, Camille Krug, Jasper Billemont (©NGI/GIS Vlaanderen)
Foto's & tekeningen	ADEDE
ISBN	2033-6810

© ADEDE , juni 2015

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ADEDE.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
1 Administratieve fiche.....	4
2 Inleiding	5
3 Onderzoeksmethode	8
3.1 Doel	8
3.2 Methodiek en technieken veldwerk, dataregistratie.....	8
4 Ontstaan en historisch overzicht van Diksmuide	10
5 Bodemkundige en topografische situering.....	15
6 Archeologische sporen en structuren:	23
6.1 Noordoostelijke zone	23
6.1.1 Romeins:	25
6.1.2 Eerste Wereldoorlog:.....	26
6.1.2.1 Granaatinslagen:	26
6.1.2.2 Loopgraafstructuren:.....	27
6.2 Centrale zone.....	29
6.2.1 15 ^{de} eeuwse stadsgracht:.....	31
6.2.2 Laatmiddeleeuwse sporen:	32
6.2.3 Eerste Wereldoorlog:.....	35
6.2.3.1 Granaatinslagen:	35
6.2.3.2 Artilleriegranaten:	36
6.2.3.3 Loopgraafstructuren:.....	37
6.2.3.4 Stoffelijk overschot:	40
6.3 Zuidwestelijke zone (voormalig voetbalveld).....	41
6.3.1 Vroeg 17 ^{de} eeuwse bastionering:.....	42
6.3.2 Laatmiddeleeuws:	48
6.3.3 Eerste Wereldoorlog:.....	48
6.3.3.1 Granaatinslagen:	48
6.3.3.2 Loopgraafstructuren:.....	48
6.4 Annexe perceel 142D.....	49
7 Conclusie	53
8 Onderzoeksvragen	55
9 Aanbeveling vervolgonderzoek.....	56
10 Bibliografie.....	58
11 Lijst van figuren.....	59
12 Lijst van Bijlagen.....	61

1 Administratieve fiche

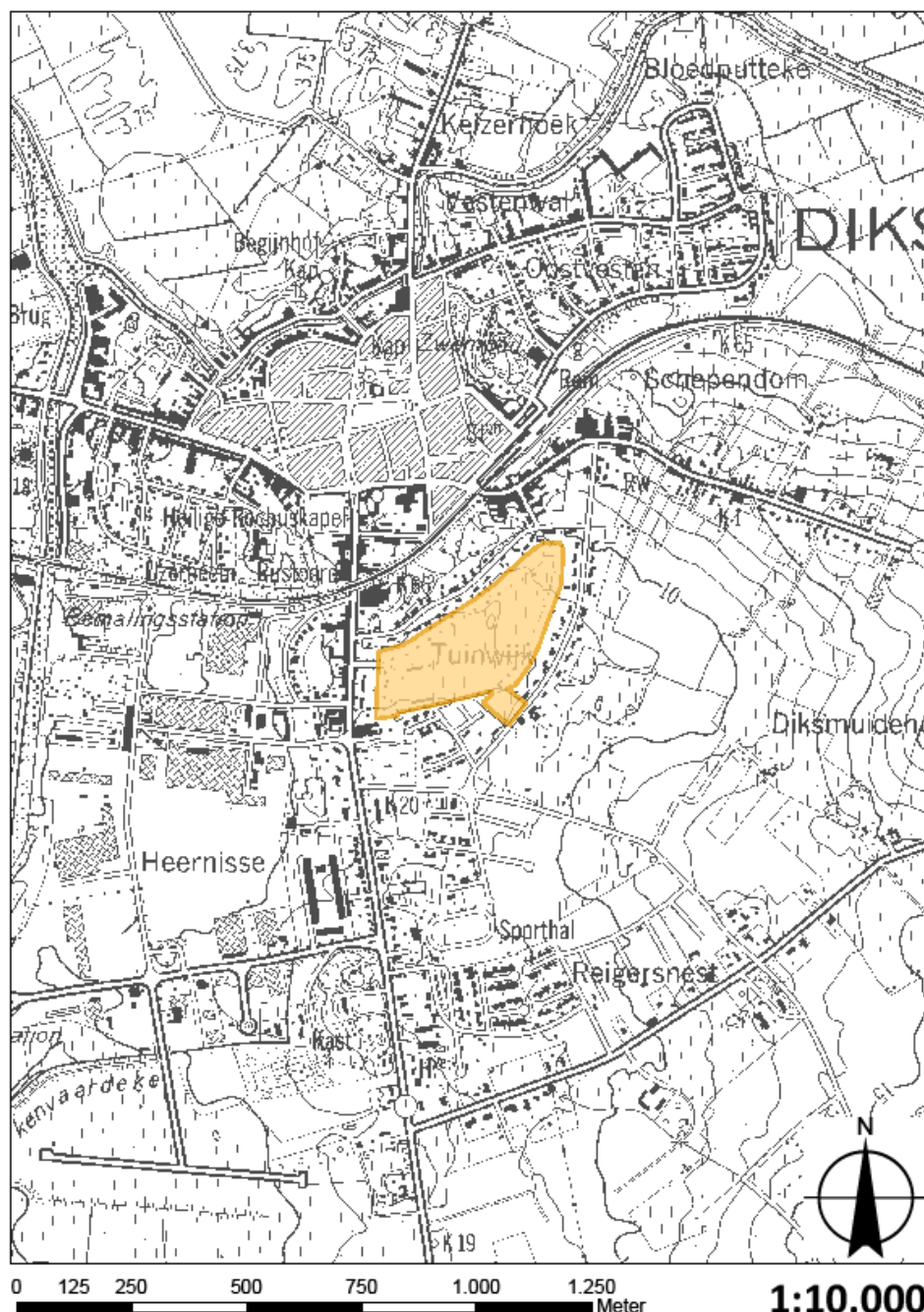
Opdrachtgever	Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
Uitvoerder	ADEDE bvba Antwerpsesteenweg56 9000 Gent
Naam vergunninghouder	Pedro Pype
Beheer en plaats van geregistreerde data	Archief ADEDE bvba
Beheer en plaats van vondstenen stalen	Depot ADEDE bvba (tijdelijk depot)
Projectcode	12013_DIK-TUI
Vindplaats naam	Diksmuide, Tuinwijk
Locatie	West-Vlaanderen, Diksmuide
Kadasterpercelen	142D, 135T, 133A, 8G2, 8C2 en 135S3
Begin- en einddatum project	19/08/2013 - 03/02/2015

2 Inleiding

Tussen 19 augustus en 3 september 2013 en op 3 februari 2015¹ werd door ADEDE bvba in opdracht van de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen Afdeling Projectrealisatie – Cel infrastructuur, een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd op de terreinen ter hoogte van het projectgebied “verkaveling Tuinwijk” te Diksmuide (W.-VI.). Het betreft een prospectie met ingreep in de bodem door middel van continue proefsleuven.

Het volledige onderzoeksgebied beslaat iets meer dan 8 ha (80,310m²), en is gelegen onmiddellijk ten zuiden van het centrum, tussen de Tuinwijk (noord), de Rijkswachtstraat (oost), de Morgennietstraat en de Royaertstraat (zuid) en de Woumenweg (west). De gronden staan kadastraal gekend als afdeling 1, sectie B, percelen 160C2 (partim), 163S4, 164D7 en 173A4 en kadastraal gekend als afdeling 1, sectie D, percelen 142D, 135T, 133A, 8G2, 8C2 en 135S3 (Figuur 1).

¹ Omwille van de ontoegankelijkheid van perceel 142D langs de Rijkswachtstraat, kon dit pas op 3 februari 2015 geëvalueerd worden.



Figuur 1:

Topografische kaart met aanduiding van het onderzoeksgebied (AGIV)

De terreinen van het projectgebied waren voor de aanvang van de werken voornamelijk in gebruik als weiland. Het uiterst westelijke deel van het onderzoeksgebied was in gebruik als voetbalveld. De aanleiding voor de uitvoer van het vooronderzoek is de inplanting van een woonverkaveling, waarbij allerlei infrastructuurwerkzaamheden zoals de aanleg van wegen, nutsleidingen, funderingen, endm. nefaste gevolgen zullen hebben voor het eventuele bewaarde bodempatrimonium.

Het archeologisch veldteam voor het uitvoeren van het onderzoek was afwisselend samengesteld uit Pedro Pype, (senior-archeoloog/ vergunninghouder), B. De Smaele (senior-archeoloog), Camille Krug (archeoloog/topograaf) en Sebastiaan Genbrugge

(archeoloog/topograaf). Voor de verwerking van de vondsten en de digitalisatie van de geregistreerde gegevens stonden archeologen Frederik De Kreyger, Camille Krug, Sebastiaan Genbrugge en Jasper Billemont garant.

3 Onderzoeksmethode

3.1 Doel

De opzet van het vooronderzoek was het registreren en waarderen van mogelijke archeologische sporen die door de geplande werkzaamheden grondig zouden worden verstoord. Op basis van de uitgevoerde desktopstudie door Tim De Craene kwamen een aantal wetenschappelijke vragen centraal te staan:

- Zijn er sporen aanwezig die kunnen gelinkt worden aan de 15^{de} eeuwse stadsomwalling?
- Vertaalt de 15de eeuwse bloeiperiode in de zuidelijke stadsuitbreiding zich ook in de bewoningssporen uit deze periode?
- Worden de cartografische aanwijzingen voor discontinuïteit in de bewoning vanaf de 17^{de} eeuw op het terrein bevestigd?
- In welke mate zijn sporen van Duitse loopgraafstructuren en mortierstelling bewaard gebleven?

3.2 Methodiek en technieken veldwerk, dataregistratie

Om het eventuele aanwezige bodemarchief binnen het afgebakende projectgebied te kunnen evalueren werd over het volledige beschikbare terrein een grid van parallelle proefsleuven aangelegd (Figuur 2). Omwille van uitgebreide volkstuinten, grachten en vegetatie was van het volledige plangebied van 80310,7m² een gebied van 58477m² beschikbaar voor onderzoek. Hiervan werd een totale oppervlakte van 7124,7m² middels proefsleuven en kijkvensters onderzocht, wat neerkomt op 12,18%.



Figuur 2: Algemeen grondplan met aanduiding van de proefsleuven en kijkvensters.

Het klein annex perceel in het uiterste zuiden van het projectgebied, gelegen langs de Rijkswachtstraat, kon omwille van de aanwezigheid van vee niet onderzocht worden. Ook via de opdrachtgever bleek onduidelijk wie de eigenaar van het betreffende vee was. Pas na het

beëindigen van het project werd bericht dat inmiddels het vee verwijderd was en kon het betreffende perceel geëvalueerd worden in februari 2015.

Ook de smalle perifere zone rondom de volledige omtrek van het projectgebied kon omwille van de intense begroeiing met loofbomen en de nog aanwezige afsluitingen niet onderzocht worden. Omwille van praktische redenen werd het projectgebied in vier afzonderlijke zones opgedeeld, nl. de centrale zone, de noordoostelijke zone, de zuidwestelijke zone (voormalig voetbalveld) en het perceel 142D. In eerste instantie werd het centrale gedeelte geëvalueerd, onmiddellijk gevolgd door de zuidwestelijke zone en tenslotte het noordoostelijke gedeelte. Deze zone-indeling zal bij de verdere beschrijving van de archeologische sporen en structuren verder gehandhaafd worden.

De graafwerken werden, met uitzondering van perceel 142D, volledig uitgevoerd door ADEDE bvba. De aanleg van de proefsleuven op dit perceel gebeurde door de firma Deneire uit Diksmuide.

Voor de aanleg van de proefsleuven en de kijkvensters werd gebruik gemaakt van een rupsenkraan met tandenloze lepelbak van 2m breed. De tussenafstand van de proefsleuven bedraagt maximaal 15m en minimaal 13m. Omwille van de registratie van de mogelijke archeologische sporen werden de aangelegde proefsleuven doorlopend genummerd in de volgorde waarin ze werden aangelegd. In het totaal werden binnen het afgebakende areaal van het projectgebied 40 proefsleuven aangelegd. Ter hoogte van bepaalde cruciale zones werden bijkomend nog eens 14 kijkvensters aangelegd om een beter inzicht te verkrijgen in de aard van de aangesneden structuren in de proefsleuven. Alle aangelegde proefsleuven en kijkvensters werden in het vlak ingemeten met de Total Station.

Om plaatselijk de bodemkundige opbouw van het terrein te begrijpen én het archeologisch leesbare niveau correct te bepalen bij de aanleg werden in de proefsleuven minstens 1 profielput aangelegd tot minstens 60 cm in de moederbodem. De bekomen profielen werden opgeschoond, digitaal gefotografeerd (voorzien van profielnummer, sleufnummer, noordpijl en schaallat), manueel ingetekend op schaal 1/20 en beschreven. De locatie van de aangelegde profielen werden ingemeten. Wanneer tijdens het aanleggen van de proefsleuven archeologische sporen aan het licht kwamen werden deze opgeschoond met de schop, digitaal gefotografeerd (voorzien van sleufnummer, spoornummer, noordpijl en schaallat), beschreven en in het vlak ingemeten.

Alle mobiele vondsten, die bij het aanleggen van de proefsleuven of bij het opschonen van de archeologische sporen aan het licht kwamen, werden onmiddellijk ingezameld, ingepakt en van een identificatielabel voorzien. Losse relevante vondsten in het vlak werden van een apart spoornummer voorzien en als puntlocatie ingemeten. Alle aangetroffen sporen werden in een digitale database (File Maker) opgenomen, waarbij de afmetingen, vorm, kleur, bodemtextuur, inclusies, interpretatie, endm. werden geregistreerd. Tijdens de verwerking werden alle aangetroffen mobiele vondsten in een specifieke hiervoor ontworpen database opgenomen, waarbij de materiaalsoort, type, vorm, datering, en dergelijke meer werd beschreven.

Omwille van het feit dat het projectgebied tijdens de Eerste Wereldoorlog, en dan vooral tijdens de Slag om de IJzer in oktober – november 1914 een cruciale rol speelde, was de kans op het aantreffen van onontplofte munitie dan ook zeer groot. Om die reden werd voorafgaand aan het onderzoek het volledige terrein gescreend door middel van een magnetometer om zo bepaalde risicovolle zones aan te duiden en af te bakenen. Tijdens het aanleggen van de proefsleuven werden de graafwerken permanent begeleid en afgetast door middel van een metaaldetector in combinatie met een minimagnetometer door Eddy Geeraert, senior OCE deskundige van ADEDE. Alle munitie werd onmiddellijk volgens de vaste procedure gemeld en door de DOVO opgehaald.

4 Ontstaan en historisch overzicht van Diksmuide

Voor het ontstaan van Diksmuide is de aanwezigheid van de samenvloeiing van de IJzer en de Handzamevaart essentieel. De oudste kern zou volgens sommige bronnen (o.a. H. Van Werveke, 1965) ontstaan zijn in de late 9^{de} eeuw (na 890) rond een circulaire Karolingische vluchtburch als onderdeel van de verdedigingslinie ("*Castella recens facta*") tegen de Noormannen. Doch deze hypothese², gebaseerd op basis van bepaalde percelleringspatronen op de kaart van Popp ca. 1842 aansluitend op de Handzame, was tot voor kort niet bevestigd.

Wellicht vormde er zich aan de voet van deze burcht een kleine woonsite. Feit is dat zich in de loop van de 11^{de} eeuw een nederzetting vormde die al vrij gauw uitgroeide tot een pre-stedelijke kern met een motte- en neerhofstructuur. Aan de hand van anomalieën op de kadastrale kaart van Popp, wordt deze motte- en neerhofstructuur gesitueerd ten noorden van de huidige Sint-Niklaaskerk. Ook de kaart van Van Deventer uit ca. 1550 levert enkele aanwijzingen hiervoor. Het areaal binnen de omwalling van 1359 is nagenoeg volledig volgebouwd, met uitzondering van de locatie van de mogelijke motte- en neerhofstructuur. Ook de kaart van 1613 toont ter hoogte van de huidige Kwadestraat een opvallend geknikt tracé.

Deze versterking verloor haar functie toen in de 13^{de} eeuw een bakstenen kasteel werd opgericht aan de samenvloeiing van de IJzer en de Handzame. In 2003 kon een gedeelte hiervan archeologisch onderzocht worden³. Het kasteel werd in 1678 afgebroken.

Tijdens recent archeologisch onderzoek op de Gouden Leeuwsite (tussen de Generaal-Baron Jacquesstraat en de Reuzemolenstraat), in het centrum van Diksmuide, kon het bestaan van een circulaire versterking bevestigd worden. Onmiddellijk ten zuiden van de Generaal-Baron Jacquesstraat kwam een gedeelte van een ca. 12m brede gracht aan het licht, die overeenkomstig het aangetroffen aardewerk in de opvulling, werd opgegeven vanaf de late 12^{de} – vroege 13^{de} eeuw⁴. Wellicht raakte deze omwalling in onbruik met de verdere stadsuitbreiding vanaf de 11^{de} eeuw.

In de loop van de 11^{de} eeuw ontwikkelde zich een kleine nederzetting, afhankelijk van de kerk van het nabijgelegen Esen. De eerste vermelding van Diksmuide ("*Dicasmutha*") dateert uit 1089. De heren van Diksmuide werden in de 11^{de} eeuw burggraaf van Diksmuide en richtten er een motte op, die na de dood van Karel De Goede naar de heren van Beveren overging. Omstreeks het midden van de 12^{de} eeuw verkreeg Diksmuide stadsrechten. Tussen 1270 en 1299 kwam er op initiatief van graaf Gewijde van Dampierre een eerste aarden stadsomwalling met vier stadspoorten. In 1359 werd na een uitbreiding in noordelijke richting een tweede stadsomwalling aangelegd.

In een volgende fase wordt de stad naar het zuiden uitgebreid en is duidelijk planmatig aangelegd in een dambordpatroon, vanaf de Grote Markt met in het verlengde de Weststraat/Generaal-Baron Jacquesstraat en geënt op de Ieperstraat. De inrichting van de Grote Markt in het derde kwart 13^{de} eeuw dateert deze stadsuitleg. Vanaf dat ogenblik komt er nu ook bewoning voor aan de andere zijde van de Handzamevaart, waar onder andere het Begijnhof is gevestigd en worden er tevens ook artisanale activiteiten vermeld (Huidevettersdijk).

Omstreeks 1404 – 1415 werd op initiatief van Thierr van Beveren, heer van Diksmuide, de stadsomwalling heraangelegd en kwam er een extra uitbreiding in zuidelijke richting tot stand. Op die manier werd een rechthoekig areaal bekomen, aansluitend op de oost- en westzijde van

² De Meulemeester 1981, 56-57 en 1986, 84.

³ Dewilde, Pype & Wyffels 2004.

⁴ Pype, Boncquet en De Gryse 2011, 34-39.

de stad. Hierdoor werd het bewoonbaar areaal met een derde uitgebreid. Dit bij een poging om de tanende textielnijverheid nieuw leven in te blazen door nieuwe arbeiders aan te trekken binnen een nieuwe, veilige omwalling⁵. Door financiële problemen werd ze echter niet voltooid. Een brand in 1513 zou de uitbreiding terug doen verdwijnen, waarna het areaal vervalt tot landbouwgebied.

De oudste en meest gedetailleerde bron voor het projectgebied binnen de zuidelijke stadsuitbreiding van ca. 1404-1415 is de kaart van Jacob van Deventer ca. 1550. Op deze bron zien we onmiddellijk ten oosten van de noord-zuid verlopende Woumenweg de weergave van een L-vormig stratenpatroon dat een soort van rechthoekige woonareaal afbakent. Er wordt eveneens een kapel weergegeven langs de oostzijde van de huidige Woumenweg. Deze weg verbond de Woumenweg in het zuiden met de hoger gelegen Zuidpoort. Onmiddellijk ten oosten en ten zuiden van dit areaal is zeer duidelijk de gerealiseerde stadsgracht weergegeven. Het zuidelijke gedeelte is bestaande uit een oost-west verlopende rechtlijnige gracht met een opvallende knik nabij de huidige Woumenweg. Het oostelijke noord-zuid georiënteerde gedeelte buigt af in westelijke richting.

Bij grondwerken voorafgaand de bouw van een appartementencomplex op de hoek van de Diamantstraat en de Woumenweg in 2012, onmiddellijk ten westen van het onderzoeksgebied, kwam een gedeelte van een oost-west georiënteerde gracht aan het licht met een breedte van ca. 8m⁶. In eerste instantie werd dit segment in verband gebracht met de oost-west verlopende zuidelijke stadsgracht, doch bij het georefereren van de kaart van Deventer bleek één en ander evenwel niet te kloppen en kwam de inplanting van de geregistreerde gracht niet overeen met de verwachte stadsgracht.

Door het uitgevoerde proefsleuvenonderzoek kan nu met zekerheid de exacte ligging van de zuidelijke stadsgracht aangetoond worden en het lijkt geen twijfel dat het aangesneden grachtgedeelte wel degelijk kan in verband gebracht worden met de oost-west verlopende grachtstructuur geregistreerd in de centrale zone.

In het begin van de 17^{de} eeuw werd de oude stadsomwalling voorzien van een extra aarden gebastioneerde stadsversterking met V-vormige bastions en brede grachten, dit om het in die periode nieuwe verbeterde gietijzeren veldgeschut zo ver mogelijk van de stad af te houden. In de jaren 1646 en 1647 was Diksmuide het toneel van verschillende veldslagen, waarbij de stadsversterkingen verder werden uitgebouwd. De verbindingsweg vanaf de Woumenweg zoals die op van Deventer weergegeven is, is nog steeds aanwezig op de kaart van 1613. De stadsomwalling aangelegd rond 1404-1415 wordt eveneens duidelijk weergegeven langs percelen 26, 33, 34, 35, 36 en 37.

Tot omstreeks het midden van de 18^{de} eeuw blijft de stadsgracht van ca. 1430 nog steeds duidelijk herkenbaar in het landschap. Op de kaart van Laurens, Van Iwaede en Mergaert van 1752 is het gedeelte van de zuidelijke stadsuitbreiding herkenbaar, deels als perceelgreppel (tussen perceel 43 en 37 en tussen 37 en 38 (zuid) en deels als waterpartij tussen perceel 37 en 38 en tussen 36 en 37 (noord). De gracht van de 17^{de} eeuwse bastionering is eveneens heel duidelijk weergegeven op percelen 43.

Zelfs tot ver in de late 19^{de} eeuw blijft de zuidelijke stadsuitbreiding van het begin van de 15^{de} eeuw zichtbaar als relict in de perceelstructuur en blijken gedeelten van de gracht van de 17^{de} eeuwse bastionering nog als waterpartijen in het landschap bewaard.

⁵ Een gelijkaardig situatie deed zich ook voor te Ieper, waar een viertal laatmiddeleeuwse "voorgeborchten" tot stand kwamen buiten de eerste stadsomwalling en voorzien werden van een tweede "Uterste Veste". Na het Beleg van Ieper in 1383 werden de buitenwijken opgegeven.

⁶ Dewilde 2013, 263-264.

De kaart van Popp van omstreeks 1842 geeft de oude stadsgracht van het begin van de 15^{de} eeuw weer met een roze perceelgrens, terwijl gedeelten van de 17^{de} eeuwse bastionering duidelijk als aparte waterpartijen zijn aangeduid (nrs. 162. (binnen het projectgebied) en 163.).

De stadsplattegrond van Pieters uit 1885 is zeer goed vergelijkbaar met Popp. De resten van de 17^{de} eeuwse bastionering zijn opnieuw als waterpartijen zeer goed weergegeven, zij het in een iets meer ingekrimpte vorm. Het verloop van de noord-zuid verlopende stadsgracht van ca. 1404-1415 is weergegeven in de perceelstructuur door middel van een stippellijn.

Pas tijdens de eerste Wereldoorlog wordt het areaal ten oosten van de Woumenweg en ten zuiden van de stad opnieuw van zeer groot strategisch belang.

Na hun terugtrekking uit Antwerpen bereikte het gros van het Belgische leger op 14 oktober 1914 de IJzer en nam het positie tussen Nieuwpoort en Fort Knokke. Vier dagen later barstte de IJzerslag los en al gauw werden de posities op de rechteroever van de IJzer opgegeven⁷.

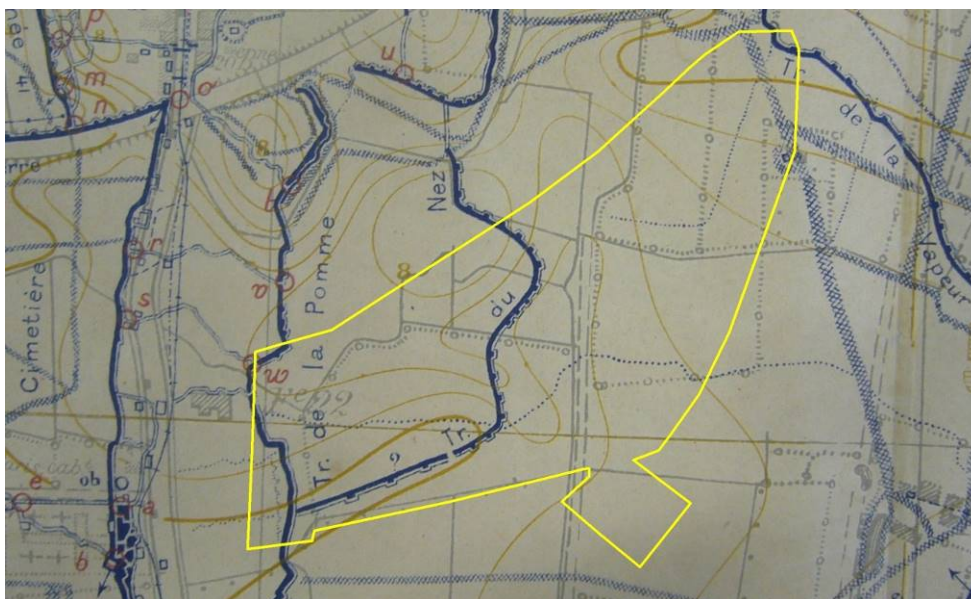
De Belgische getalsterkte bedroeg zowat 75.000 manschappen, waaronder 52.000 infanteristen en 5000 cavaleristen. Verder lagen er nog zo'n 6000 Franse marinefusiliers (*Fusilier Marins*). Het leger had nog 184 mitrailleurs en 306 artilleriestukken, waaronder kanonnen van 75mm, die nauwelijks 6 km ver droegen en 14 houwiters van 150mm. Tegen 21 oktober ging de IJzer, op enkele bruggenhoofden na, volledig verloren. Op 21 oktober liet men het verlaat van de Oude IJzer bij hoogtij openen. Deze niet zo goed geslaagde inundatie remde slechts lokaal de Duitse aanval af en beschermde het vitale hydrologische complex. Ondertussen verdedigden de Franse marinefusiliers en een Belgische brigade Diksmuide heldhaftig. Kolonel Jules Jacques, de latere Jacques de Dixmude⁸, onderscheidde zich bijzonder aan het hoofd van het 12^{de} Linierregiment. Ondanks Franse hulp werden de Belgen op 24 oktober gedeeltelijk teruggetrokken tot aan de Grote Beverdijk en op één plaats zelfs tot aan de spoorlijn Nieuwpoort-Diksmuide. De Duitsers hadden op dat ogenblik reeds twee divisies op de linkeroever van de IJzer. Door een gebrek aan reserves vielen de Duitse aanvallen stil en konden de Belgen een terugtocht naar de spoorwegberm Nieuwpoort-Diksmuide voorbereiden. Deze greep plaats op 26 oktober. Met het verloren gaan van de IJzer, werd geopteerd om een strook land, afgebakend door de westelijke dijk van de gekanaliseerde IJzer en de spoorwegberm onder water te zetten. Op de 29^{ste} werden de sluizen geopend en vloeide er zo'n 700.000 kubieke meter water in de vlakte. Op 31 oktober werd de IJzerslag afgesloten dankzij de tijdige tussenkomst van de inundatie.

Voor het westelijke gedeelte van het onderzoeksgebied kunnen aan de hand van een luchtfoto van 11 augustus 1916, een Belgische loopgravenkaart van 1 augustus 1917 en een Britse loopgravenkaart van 17 januari 1918 de aanwezigheid van twee Duitse loopgravenlinies ("*fire trench*", "*tranchée*") aangetoond worden. Beide linies, de Tranchée de la Pomme en de Tranchée du Nez (Figuur 3) zijn gesitueerd ten oosten van de eerste Duitse linie, de Tranchée du Cimetière⁹.

⁷ De Vos 2003, 47-60.

⁸ Jacques de Dixmude (Stavelot 24 februari 1858 – Brussel 24 februari 1928) kreeg in 1930, twee jaar na zijn overlijden, een eigen standbeeld op de Grote Markt van Diksmuide.

⁹ De Craene 2013.



Figuur 3: Belgische loopgravenkaart met aanduiding van het onderzoeksgebied (Stadsarchief Diksmuide).

Tranchée du Nez dankt haar naam aan de neusvormige uitstulping, waarna de linie in het zuidwestelijke deel van het onderzoeksgebied afbuigt en aansluit op de noord-zuid georiënteerde Tranchée de la Pomme gesitueerd in de uiterste zuidwestelijke hoek van het onderzoeksgebied. In de uiterste noordoostelijke hoek van het onderzoeksgebied kan nog een derde Duitse linie aangeduid worden, de Tranchée de la Vapeur. Onmiddellijk ten westen van deze linie is nog een Duitse prikkeldraadversperring met een mortierstelling gesitueerd.

Omwille van strategische redenen werden loopgraven niet rechtlijnig aangelegd. Indien de vijand een loopgraaf zou innemen, dan kon deze over de volledige afstand van de loopgraaf vuren, het zgn. “*enfilade*”- of flankerveuur. Om dit te vermijden deelde men de loopgraven op in kleine secties die van elkaar gescheiden werden door taluds aangelegd met aarde en zandzakken. Dit patroon biedt ook het meeste bescherming tegen inslagen van artillerieprojectielen zoals bijvoorbeeld granaatkartetsen (*shrapnels*). De rechte secties werden “*firebay’s*” genoemd. Vanuit deze werden de vijandelijke operaties geobserveerd en werd de vijand bij een aanval onder vuur genomen. Het gedeelte dat achteruit ligt zijn de zogenaamde “*traversen*”¹⁰.

Opvallend bij het vergelijken van het bronnenmateriaal is dat de situatie van de loopgraafstructuren qua positie en vorm vrijwel identiek is gebleven tussen de oorlogsjaren 1916 en 1918. Op de Belgische loopgravenkaart van 1 augustus 1917 is de Tranchée du Nez aan de oostzijde voorzien van een tracé met halfronde traversen en is kenmerkend voor Duitse loopgravenstructuren. Op de Britse loopgravenkaart van 17 januari 1918 is dezelfde loopgraafstructuur nu weergegeven met een opeenvolging van vuurbaaien en vierkante traversen. Dit patroon kon ook tijdens het terreinonderzoek zonder twijfel aangetoond worden. Mogelijk kan dit verklaard worden door het feit dat de regio na de IJzerslag eventueel van minder strategisch belang was, waarbij de loopgraven na de eind 1914 onbezet bleven en slechts occasioneel onder artillerievuur kwamen te liggen, waardoor ze goed bewaard bleven.

Bij het onderzoek werden, met uitzondering van één voorwerp, geen vondsten gedaan die in verband kunnen gebracht worden met de aanwezigheid van Duitse troepen in dit gebied. De weinige vondsten aangetroffen die bij het vooronderzoek aan het licht kwamen, zijn nagenoeg uitsluitend afkomstig van Belgische of Franse standaarduitrusting anno 1914 en kunnen in

¹⁰ Stichelbaut 2003-2004, 165-169.

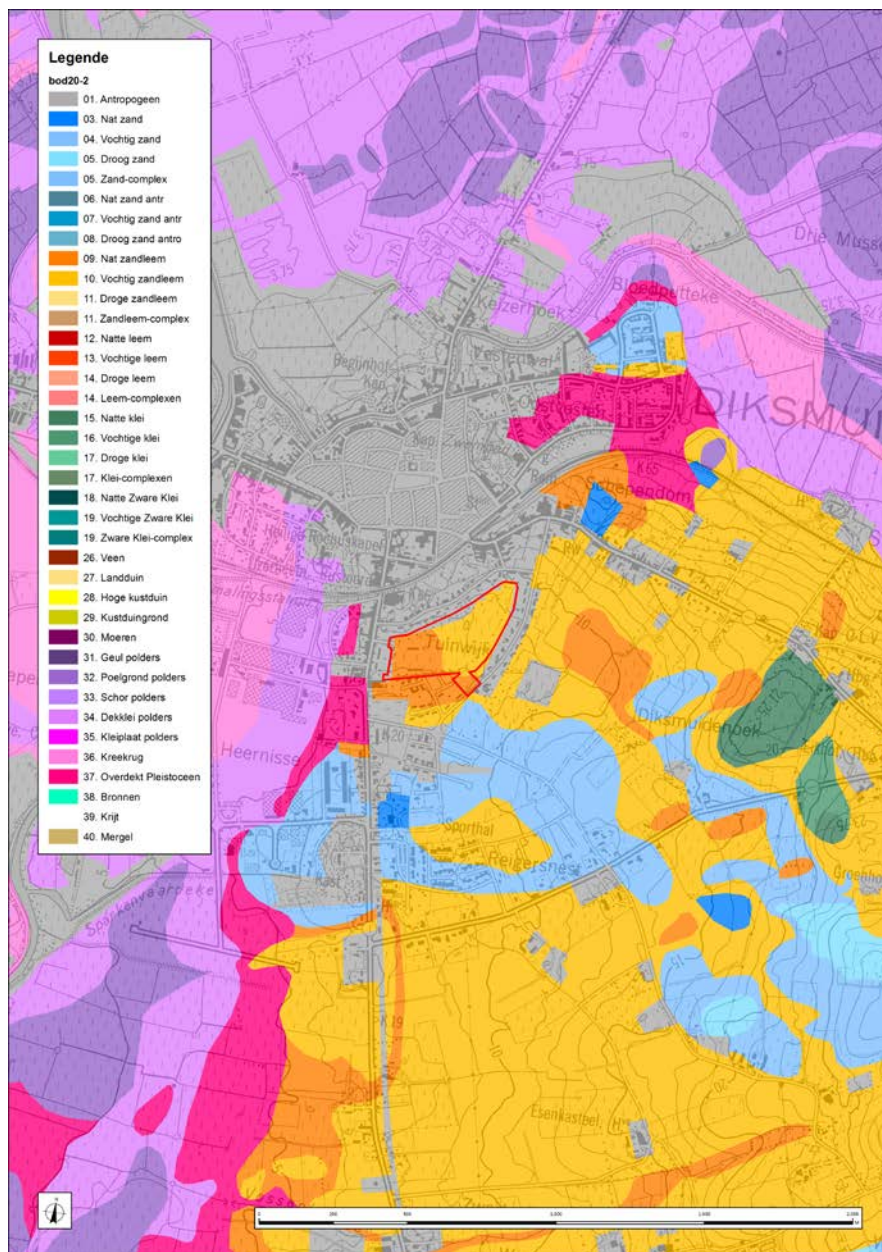
verband gebracht worden met de aanwezigheid van geallieerde troepen tijdens de Slag om de IJzer in oktober tot november 1914. Het gebrek aan Duitse voorwerpen kan opnieuw wijzen op een verlaten van de stelsels na afloop van de IJzerslag. Uiteraard lijdt het geen twijfel dat bij een diepgaander archeologisch onderzoek van de aangesneden loopgraafstructuren er wel vondsten mogen verwacht worden die duidelijk wijzen op Duitse bezetting tijdens en na de IJzerslag en dringt een diepgaand vervolgonderzoek zich dan ook op.

5 Bodemkundige en topografische situering

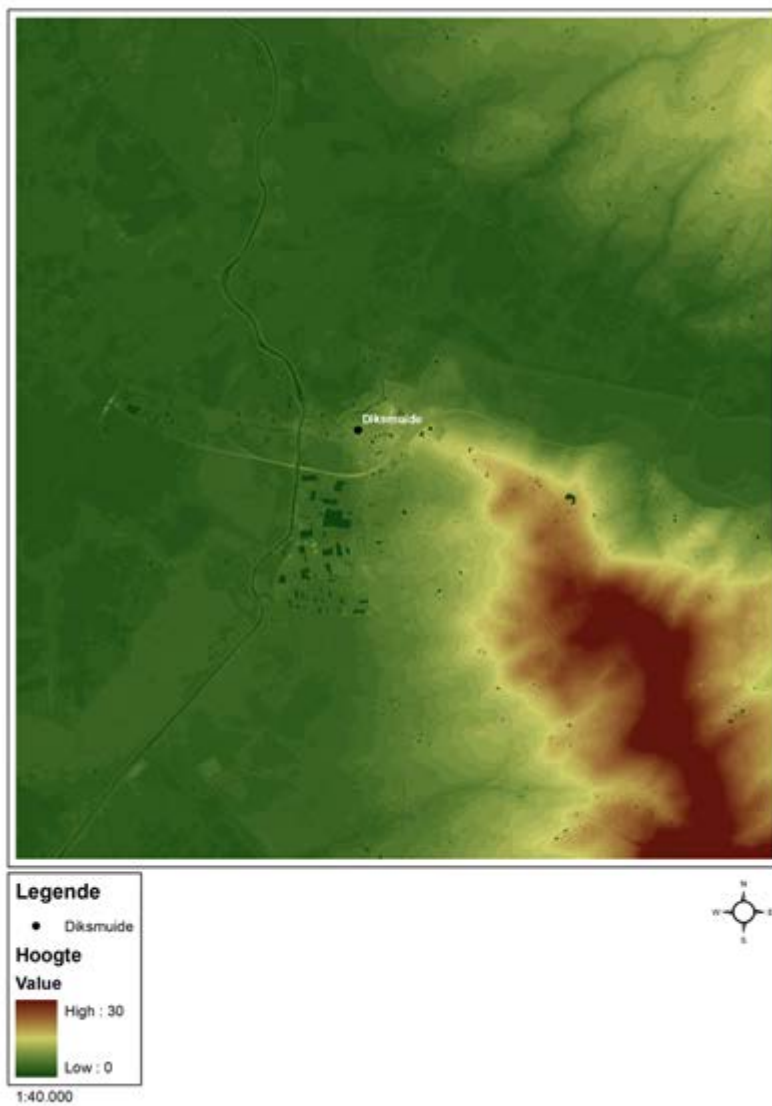
Diksmuide is gesitueerd op de overgang van de zand- en zandleemstreek in het zuidoosten naar de polders op de rand van de Holocene kustvlakte in het noorden, op een uitloper van de heuvelrug die zich rond Ieper begeeft en dan via Passendale, Westrozebeke, Houthulst en Klerken in Diksmuide volledig vervlakt (Figuur 4)¹¹. Deze zogenaamde heuvelrug van Klerken-Staden en Geluveld, met een maximale hoogte van 45 m TAW, vormt de scheidingskam tussen het IJzer- en Leiebekken.

Het eigenlijke onderzoeksgebied is gesitueerd op de westelijke rand van een licht verheven (5-10m hoogtelijn, Figuur 5) zandleem-heuvelrug met een overgang van de centraal gesitueerde matig natte gronden met een lichte zandleembodem naar de noordoostelijke gesitueerde hoger gelegen gronden met een matig droge lemige zandbodem met gevlekte verbrokkelde textuur B-horizont.

¹¹ Bogemans, Baeteman 2006, 3-5.

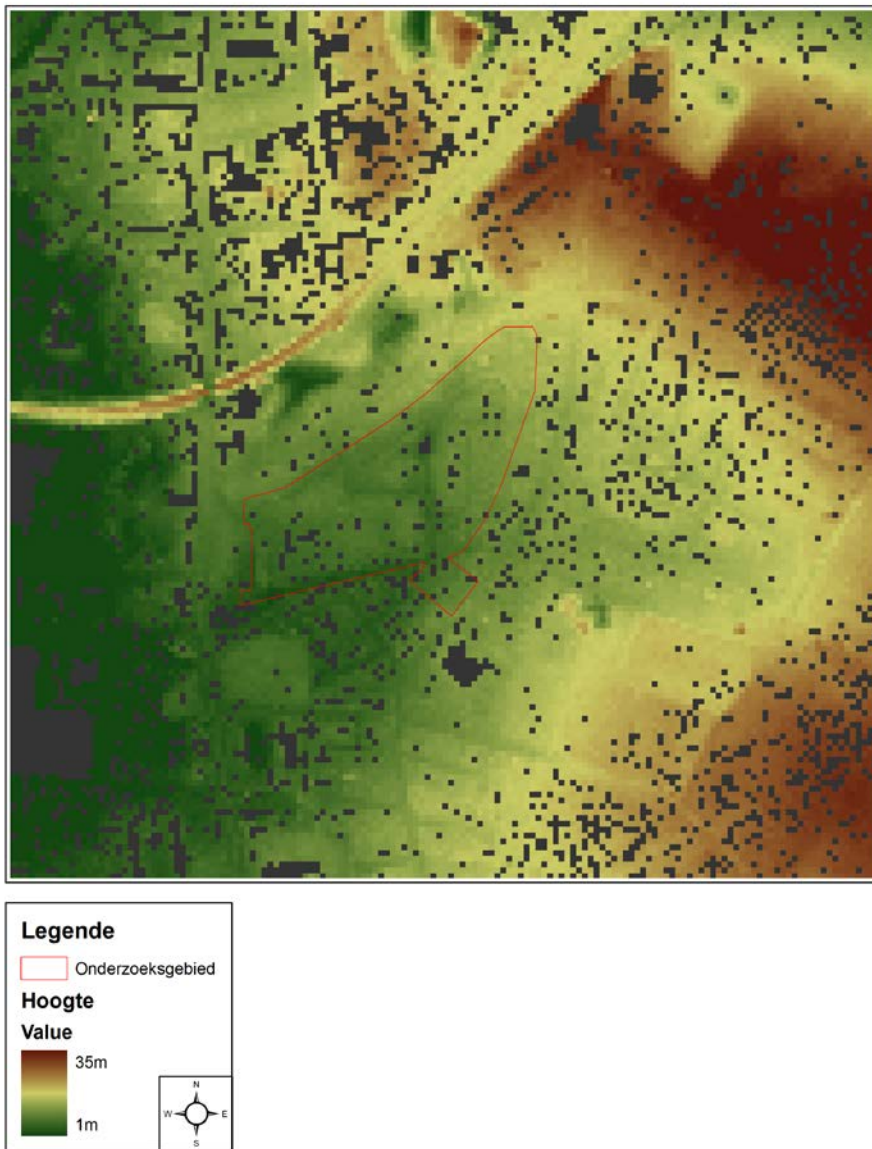


Figuur 4: Uittreksel bodemkaart (AGIV)



Hoogtemodel (AGIV)

Figuur 5: Uittreksel Digitaal



Figuur 6: Uittreksel Digitaal Hoogte Model (AGIV)



Figuur 7: Bodemprofiel uit proefsleuf 4 (centrale zone) met een matig droge lemige zandbodem met gevlekte verbrokkelde B-horizont

Microtopografisch kenmerkte het terrein zich door de aanwezigheid van een aantal visuele relictten die, zoals uit het terreinonderzoek is gebleken, zonder twijfel het gevolg zijn van antropogene ingrepen en hebben ook duidelijk hun impact gehad op het bodemarchief.

Eén van de meest opvallende landschappelijke relictten die zowel op het Digitaal Hoogte Model, verticale luchtfoto's, maar ook op het terrein zelf heel duidelijk waarneembaar was, is de positie van de zuidoostelijke hoek van de 15^{de} eeuwse stadsuitbreiding (Figuur 6 - en 8). De op het terrein zeer duidelijk waarneembare noord-zuid verlopende depressie met de noordelijk gelegen poel kan, zoals uit het historische onderzoek én ook uit het proefsleuvenonderzoek blijkt, zonder twijfel gelinkt worden aan de opge vulde stadsgracht zoals onder meer zeer goed weergegeven op de gedetailleerde kaart van Deventer ca. 1550 (Figuur 9).

Ten noorden van het projectgebied zijn op het Digitaal Hoogte Model tevens de relictten waarneembaar van de vroeg-17^{de} eeuwse bastionering zoals aangeduid op de historische kaart van Laurens, Van Iwaede en Mergaert uit 1752.



Figuur 8:

Visualisatie depressie 15^{de} eeuwse “stadsgracht” op het terrein.



Figuur 9: Verticale luchtfoto met aanduiding van het onderzoeksgebied (AGIV 2007) en de visueel in het landschap aanwezig relictten.



Figuur 10: Kaart van Jacob van Deventer ca. 1550 met aanduiding van het onderzoeksgebied (Koninklijke Bibliotheek van België).

Ook het zuidelijk oost-west verlopende grachtgedeelte, zoals weergegeven op het stadsplan van Deventer, maar net buiten de zuidelijke grens van het onderzoeksgebied is getekend, kan daarentegen wel overduidelijk als een depressie binnen het onderzoeksgebied gevolgd worden en situeert zich in het zuidelijke gedeelte van de centrale en zuidwestelijke zone van het onderzoeksgebied. Deze oost-west verlopende depressie kan visueel heel goed waargenomen worden op de terreinen tussen het voormalige voetbalveld in het westen en de noord-zuid verlopende depressie in het oosten. Met de nivelleringswerkzaamheden voorafgaand de aanleg van het voetbalveld, werd het relict echter gewist. Voor wat betreft de meer noordelijk gelegen depressie met oost-west oriëntatie en die vanaf de noord-zuid verlopende “stadsgracht”-depressie verder loopt tot aan de grens van het voormalige voetbalveld en vanaf daar ter hoogte van het voetbalveld opnieuw uit het landschap is gewist, is de interpretatie voorlopig onduidelijk. Mogelijk kan deze structuur als een restant van een ouder geheel beschouwd worden, m.a.w. een eventuele eerste stadsuitbreiding, die pas in een latere fase werd uitgebreid.

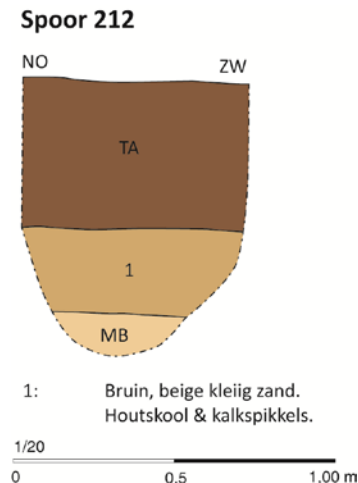
Op de kaart van Deventer is ter hoogte van de eerste stadsomwalling een korte noord-zuid verlopende grachtgedeelte zichtbaar tot aan de noordelijke rand van de woonwijk. Mogelijk betreft dit een restant van een ouder omwalling.

Zoals uit de resultaten van het historische vooronderzoek is gebleken, blijven deze depressies heel duidelijk in het landschap aanwezig als relicten en finaal als perceelgrens tot in de late 19^{de} eeuw. Uit het proefsleuvenonderzoek ter hoogte van de noord-zuid depressie en de meer noordelijke oost-west verlopende depressies is inderdaad gebleken dat deze beide tot veel bredere opgevulde grachtstructuren teruggaan, die pas, overeenkomstig de aangetroffen vulling, rond het begin van de 20^{ste} eeuw (na 1918?) gedeeltelijk gedempt blijken te zijn. Voor wat het gedeelte van de zuidelijke oost-west georiënteerde stadsgracht betreft kon aangetoond worden dat deze niet werd gedempt, maar lang open lag en geleidelijk dichtslabde. Wellicht bevond de grachtdepressie zich te ver verwijderd van het stadscentrum om aan te wenden als stortplaats.

Uit de profielputten aangelegd in de proefsleuven in het noordoostelijke gedeelte, onmiddellijk ten oosten van het grachtrelict, waar enkele perceelgreppels uit de Romeinse periode werden geregistreerd, kon aan de hand van enkele uitgevoerde proefsonderingen een opvallende terreinophoging van ca. 50 tot 60cm onder de teeltlaag vastgesteld worden (spoor 212, Figuur 10, laag 1). Dit in tegenstelling tot het westelijke gedeelte van de grachtdepressie, waar dit

pakket niet werd aangetroffen. Dit zou erop kunnen wijzen dat men met de gewonnen grond uit de stadsgracht een soort buitenwal heeft aangelegd, dit in tegenstelling tot de normale structuur van een buitengracht met binnenwal. Lokaal kon duidelijk aangetoond worden dat dit pakket plaatselijk de natuurlijke topografie van het terrein volgde.

Net omwille van de aanwezigheid van dit pakket bleven de aangetroffen sporen, die in verband kunnen gebracht worden met Romeinse landindeling, dan ook afgesloten en bijgevolg dus goed bewaard (zie verder).



Figuur 11: Profielsondering proefsleuf 34.

Een ander relict, dat duidelijk in het terrein werd waargenomen, is een duidelijke parallel verlopende greppel- en taludconfiguratie. De structuur bestaat uit een greppelvormige depressie aan de binnenzijde en een verhevenheid (talud) aan de buitenzijde. Deze volgt perfect de buitenste perceelgrens van het centrale en noordoostelijke terrein. Op de verticale luchtfoto van AGIV genomen in 2007 is er een duidelijke breuk in deze structuur ter hoogte van de perceelgrens van het voetbalveld. Dit lijkt erop te wijzen dat deze relicten met de aanleg van het voetbalveld werden uitgewist. Mogelijks kan deze structuur in verband gebracht worden met de door de buurtbewoners via mondelinge overlevering gekende aanwezigheid van een hippodroom tijdens het Interbellum.

Na W.O.II. werd op 29 juni 1946 de heropening gevierd van de hippodroom “Jozef Vanden Weghe”. Meer informatie omtrent de hippodroom ontbreken. Feit is dat de structuur werd opgegeven of reeds was opgegeven met de aanleg van het voetbalplein.

6 Archeologische sporen en structuren

Voor wat het projectgebied betreft werden er in het totaal 231 archeologische sporen geregistreerd. Een 90-tal structuren kunnen in verband gebracht worden met de Eerste Wereldoorlog, waarvan er 74 zonder twijfel kunnen geïnterpreteerd worden als opgevolde inslagtrechters als gevolg van de dense artillerie- en mortierbeschietingen. Granaatinslagen worden in regel niet beschouwd als archeologische sporen, maar als verstoringen, tenzij er aanwijzingen zijn dat ze verder werden aangepast tot versterking.

Nog eens 16 andere structuren kunnen gezien de morfologie en de opvulling in verband gebracht worden met de via de historisch bronnen gepositioneerde loopgravenlinies. De overige sporen zijn recent van aard.

Een opvallende concentratie van 46 archeologische sporen kwamen aan het licht in het westelijke gedeelte van de centrale en zuidoostelijke deel van de zuidwestelijke zone en kunnen, aan de hand van de aangetroffen aardewerkvondsten, in verband gebracht worden met laatmiddeleeuwse bewoning, immers niet toevallig gezien de ligging van deze concentratie binnen de begrenzing van de 15^{de} eeuwse stadsuitleg.

Waar de verwachtingen voor het meest zuidwestelijke gedeelte, omwille van de positie vlakbij Woumenweg, die in de Middeleeuwen reeds een belangrijke verbindingsweg vormde én binnen de begrenzing van de 15^{de} eeuwse stadsuitbreiding, bijzonder hoog waren, bleek deze zone echter grondig verstoord!

Voorals het noordelijke deel bleek intens verstoord door de aanwezigheid van een recent puinpakket, aangelegd als ophogings- en nivelleringspakket. Bijgevolg kwamen er slechts weinig archeologische sporen aan het licht in het zuidwestelijke deel.

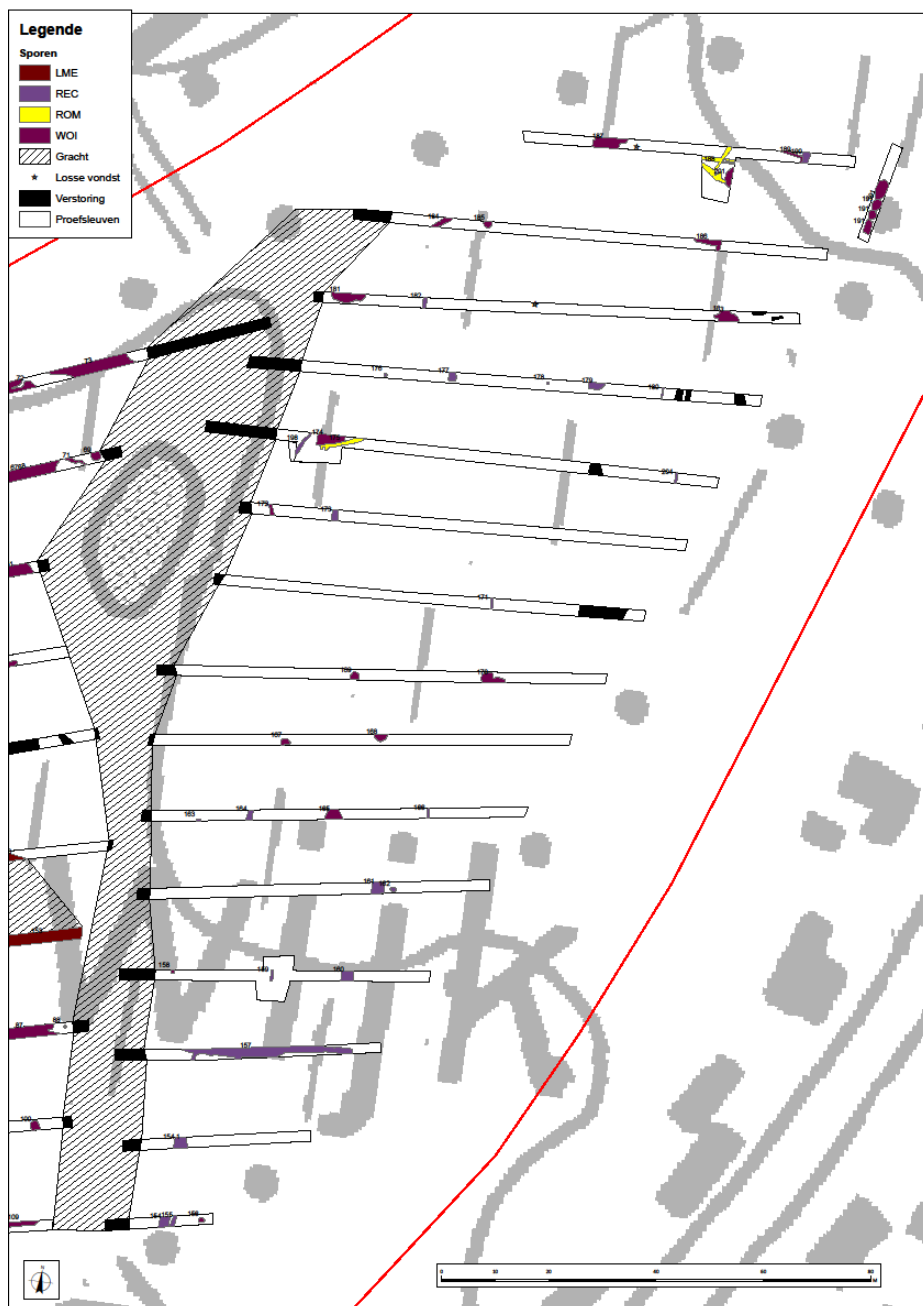
Het noordoostelijke areaal van het onderzoeksgebied leverde naast enkele recentere greppelstructuren, kuilen en een aantal sporen uit W.O.I., slechts weinig archeologische sporen op. Een aantal geïsoleerde greppelstructuren in het noordelijke deel van de zone, kunnen in verband gebracht worden met Romeinse landindeling, niet toevallig gezien de positie van de structuren op de westelijke uitloper van de hoger gelegen zandleemrug.

Het annexe perceel 142D, in het zuidelijke gedeelte van het onderzoeksgebied, leverde slechts een 17-tal sporen op te dateren in de Nieuwe Tijd. Het betreffen een paar mogelijke leemwinningskuilen, enkele greppelsegmenten en enkele kleinere kuilen met onduidelijke functie.

6.1 Noordoostelijke zone

De noordoostelijke zone werd geëvalueerd door 15 proefsleuven (proefsleuven 21-36) aangelegd in noordoost-zuidwestelijke richting (Figuur 11). In eerste instantie werden de proefsleuven voorzien met een noord-zuid verloop, maar omwille van de terreinomstandigheden (aanwezigheid landschappelijke relictten) werden deze geheroriënteerd. Bepalend voor de herpositionering van de sleuven was de micro-topografische aanwezigheid van de "walvorming" onmiddellijk ten oosten van het zichtbare grachtrelict en de aanwezigheid van de greppel- en taludconfiguratie aan de noordelijke, oostelijke en zuidelijke grens van de zone.

In de uiterste noordoostelijke hoek werd een extra sleuf aangelegd in noord-zuid richting om eventuele sporen aan te treffen die in verband kunnen gebracht worden met de in deze hoek gelokaliseerde mortieropstelling.



Figuur 12: Algemeen grondplan van de noordoostelijke zone.

Uit het proefsleuvenonderzoek kwamen in het totaal 51 sporen aan het licht. Tot de oudste sporen behoren enkele greppelstructuren die in verband kunnen gebracht worden met Romeinse landindeling. De structuren bleken goed bewaard ten gevolge de terreinophoging in deze zone dat mogelijk kan gelinkt worden met het aanleggen van de zuidelijke stadsgracht rond 1430 (zie hoger). 15 sporen kunnen in verband gebracht worden met relictten uit de Eerste Wereldoorlog. 10 sporen zijn afkomstig van grote en kleine granaatinslagen en 5 structuren kunnen gezien hun morfologie in het vlak mogelijk in verband gebracht worden met loopgraafstructuren. De overige geregistreerde sporen betreffen recente verstoringen en worden buiten beschouwing gelaten.

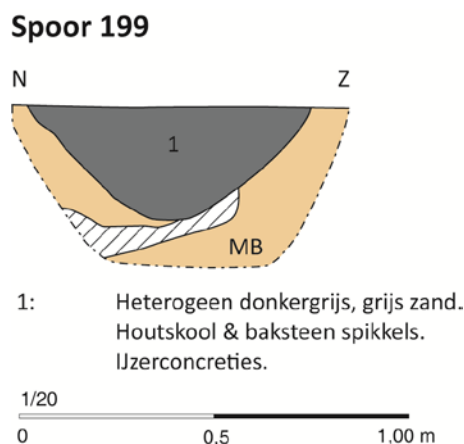
6.1.1 Romeins:

In de uiterst noordelijke hoek van het onderzoeksgebied werden in proefsleuf 35 twee greppelsegmenten aangesneden (spoor 188 en 189, Figuur 12). Greppelsegment 188 vertoont een duidelijke noordoost-zuidwest verloop, terwijl spoor 189 duidelijk oost-west is georiënteerd. Een kijkvenster aangelegd ter hoogte van de zuidelijke sleufwand van spoor 188 wees op de aanwezigheid van een reeks elkaar oversnijdende greppelstructuren (spoor 194, 195, 197, 198, 199 en 200). Het oostelijke gedeelte van greppelsegment 194 bleek verstoord ten gevolge een granaatinslag (spoor 201).



Figuur 13: Romeinse sporen aangetroffen in het kijkvenster.

Slechts bij het opschonen van greppelsegment 199 werd een kleine hoeveelheid archeologisch materiaal aangetroffen. In het totaal werden 9 fragmenten van gewoon gebruiks aardewerk en een fragment van een tegulae aangetroffen. Drie fragmenten zijn afkomstig van handgevormde ruwwandige waar. 1 fragment kan gezien de aard van de verschraling (vulkanisch) mogelijks als Eifelwaar bestempeld worden. 1 wandfragment is afkomstig van roodgebakken gedraaide dunwandige kruikwaar. De overige fragmenten zijn duidelijk vervaardigd op de draaischijf en geglad. 1 randfragment met een eenvoudig afgeronde rand is afkomstig van een gesloten vorm. 2 laatmiddeleeuwse wandfragmenten zijn duidelijk residueel. In doorsnede vertoont de greppel een ondiep komvormig profiel. De vulling kenmerkte zich door de aanwezigheid van een donkergrijs zandig pakket vermengd met natuurlijke ijzerconcreties, houtskoolpartikels en brokjes afkomstig van dakbedekkingsmateriaal (Figuur 13).



Figuur 14: Doorsnede van greppel 199.

Een tweede greppelsegment met een gelijkaardige opvulling kwam ca. 80m ten zuidwesten aan het licht in proefsleuf 31 (spoor 175). De structuur vertoonde een overwegende oost-west oriëntatie. Ter hoogte van het spoor werd aan de zuidelijke sleufwand een kijkvenster aangelegd, waaruit bleek dat de greppel in het zuiden eindigde. Het spoor kon over een lengte van ca. 5.18m gevolgd worden en heeft een gemiddelde breedte van 0.68m.

6.1.2 Eerste Wereldoorlog:

Voor wat de Eerste Wereldoorlog betreft werden er 15 archeologische sporen aangesneden, waaronder 10 afkomstig van granaatinslagen en 5 lineaire of L-vormige structuren die mogelijk in verband te brengen zijn met loopgraafstructuren.

6.1.2.1 Granaatinslagen:

Over het onderzochte gebied werden 11 verstoringen geregistreerd die rechtstreeks in verband kunnen gebracht worden met granaatinslagen tijdens de Eerste wereldoorlog. Een beperkte cluster van 5 inslagen werd aangetroffen in proefsleuven 26 (spoor 165), 27 (spoor 167 en 168) en 28 (spoor 169 en 170) in de zuidelijke helft van het onderzoeksgebied. De overige zes werden ingemeten in de noordelijke helft van het terrein (sleuf 31: spoor 174, sleuf 33: spoor 181 en 183, sleuf 34: spoor 185 187 en kijkvenster 35: spoor 201). Naargelang het gebruikte type veldgeschut is er een grote variatie mogelijk qua vorm en omvang. De vorm van de geregistreerde inslagen in het vlak varieert van rond, ovaalvormig tot onregelmatig. De grootte van de inslagen in grondplan kan schommelen van ca. 0.50m tot enkele meters. De opvulling van deze granaatinslagen typeert zich door een heterogene vulling vermengd met stukken ijzer afkomstig van de mantel van geëxplodeerde projectielen (zgn. tactisch schroot) en allerlei afval van tijdens de oorlogsjaren zelf, die tijdens de grote opruimings- en nivelleringswerkzaamheden na 1918 in de inslagkraters terecht kwamen.

In de opvulling van spoor 187 kwam een volledige Franse Viven Bessière geweergranaat aan het licht. Dit type geweergranaat was een uitvinding van de ingenieurs Jean Viven en Gustave Bessière in 1916¹². Deze kende een wijdverspreid gebruik in het Franse leger en werd in 1917 ook gebruikt door de Britten. Dit type granaat werd met een Mle 1886 Lebel vuurwapen afgevuurd. Hiervoor werd het wapen vooraan op de loop voorzien van een specifiek hiervoor ontworpen lanceerhuls, de zgn. “donderbus”.

¹² Saunders 2004, 114-115.

De gietijzeren cilindervormige granaat is voorzien van interne fragmentatiegroeven en twee kanalen. Het centrale kanaal is voorzien van de eigenlijke slagpin en slaghoedje. Bij het afvuren zorgt de patroon ervoor dat deze de slagpin tegen het slaghoedje duwt, waardoor de granaat door de patroon werd meegenomen. Het andere kanaal is voorzien van een trage lont die het slaghoedje met de ontsteker verbindt, zodat de granaat pas na 7 seconden activeert. Hierbij wordt 60 gram Cheddite tot ontploffing gebracht. De geweergranaat is bovenaan voorzien van twee schroeven. De ene sluit de toegang tot de kruithamer af, de andere geeft toegang tot het slaghoedje.

6.1.2.2 Loopgraafstructuren:

Een aantal aangetroffen structuren in het noordelijke gedeelte van de zone kunnen qua vorm en opvulling gerelateerd worden aan mogelijke loopgravensegmenten (sleuf 30: spoor 172, sleuf 34: spoor 184 en 186, sleuf 35: spoor 187 en 190). Vooral het L-vormige grondplan van spoor 186 in sleuf 30 kan met zekerheid in verband gebracht worden met een loopgraaf met traversen. Tijdens de opruimingswerkzaamheden na de oorlog werden de openliggende loopgraafstructuren gedempt en genivelleerd, met als gevolg de typerende heterogene vulling vermengd met allerlei afval van tijdens de oorlog zelf¹³.

Tijdens het opschonen van spoor 186 werden er slechts enkele slecht bewaarde resten aangetroffen van een gestandaardiseerde donkerblauw gekleurde stof, afkomstig van mogelijk een Belgische of Frans uniform anno 1914. Pas vanaf november 1915 werd het khaki-uniform ook voor de Belgische troepen verplicht en wordt tevens de stalen Adrian- helm ingevoerd.

In de onmiddellijke nabijheid van de structuur werd in de teeltlaag een nagenoeg volledige Belgische lederen patroontas (Figuur 14 - 16) met een 40-tal Belgische 7,65mm geweerpatronen voor Mauser Model 1889 en Franse 8mm geweerpatronen voor Lebel Model 1886. Een patroon is van Duitse herkomst, doch kon omwille van de onleesbare merktekens niet verder bepaald worden. De meeste patronen staken nog per vijf stuks in een ijzeren clip.

Het betreft een vroeg type van patroontas (Model 1896) zoals standaard gebruikt werd tot het einde van 1914 en werd door de infanterist megedragen aan een riem op de buik¹⁴. Het betreft een rechthoekige tas met een breedte van 19,5cm en een hoogte van 17.5cm. De lederen onderdelen van de tas bleken zeer goed bewaard. Alleen het stiksel was vergaan, waardoor alle lederen onderdelen los zaten. Het ruggedeelte loopt hoger door en vormt de sluitingsklep van de tas. In de klep zijn twee door middel van koperen ringetjes ogen aangebracht die bij het sluiten over twee roodkoperen penntjes klikken. Op de voorzijde waren twee verticale brede platte sluitingsriemen aangebracht om de tas aan een heupriem te bevestigen. Op de voorzijde was in de linkerbovenhoek nog een serienummer ingestempeld: "A2689". In de patroontas werden normaal gezien 60 patronen megedragen.

Aan de hand van de (leesbare) merktekens op de basis van de patronen kunnen een tweetal Belgische en één Franse fabricageplaats aangetoond worden. Voor de Belgische is dit het: *Cartoucherie Russo-Belge, Liège* en de *Fabrique Nat. D'Armes De Guerre (FN), Herstal*. Voor de Franse is dit het *Atelier De Construction De Rennes*.

Aan de hand van de waargenomen productiedatum blijken de patronen vervaardigd te zijn tussen 1901 en 1914.

¹³ De Meyer & Pype 2007, 359-382.

¹⁴ www.ablhistoryforum.be



Figuur 15: Voorzijde patroontas.



Figuur 15: Rugzijde patroontas.



Figuur 16: Detail serienummer op de voorzijde.

De aanwezigheid van Belgische en Franse vroege (anno 1914) standaarduitrusting in de opvulling van Duitse linies kan in verband gebracht worden met de zware gevechten die plaatsgrepen tijdens de Slag om de IJzer in de loop van oktober en november 1914.

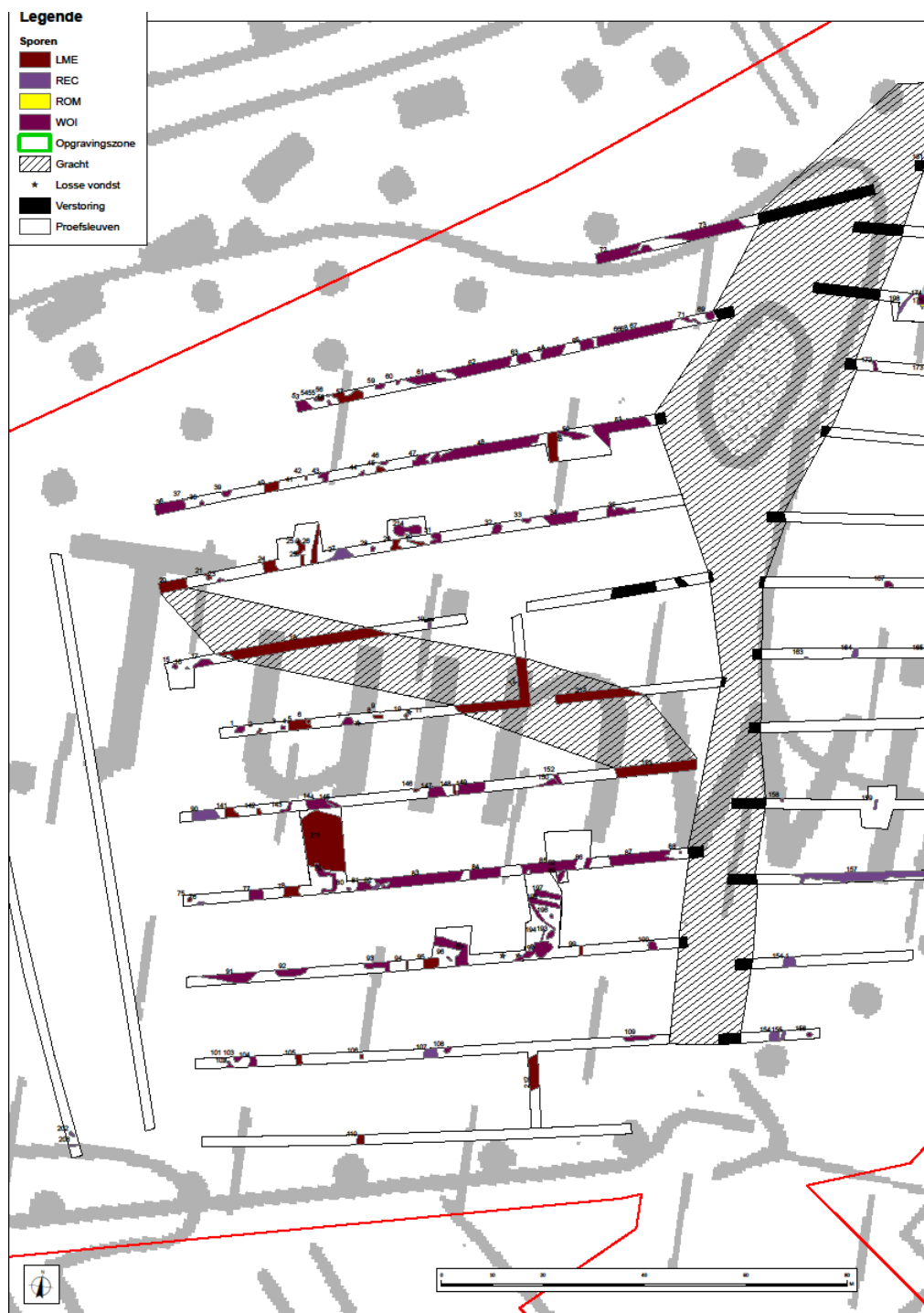
Een tweede spoor die vrijwel zeker kan in verband gebracht worden met een gedeelte van een smalle vroege loopgraafstructuur is spoor 189 in het meeste oostelijke gedeelte van sleuf 35. Ook hier vertoonde het spoor een haaks L-vormige grondplan, wat opnieuw wijst op de aanwezigheid van traversen. Eventueel behoren spoor 186 en 189 tot eenzelfde linie. Volgens de historische gegevens wordt in de uiterste noordoostelijke hoek, net buiten of binnen het onderzoeksgebied, een gedeelte van de Tranchée de la Vapeur en een Duitse mortieropstelling met prikkeldraadversperringen gesitueerd. Mogelijks kunnen de aangetroffen structuren in verband gebracht worden met deze Tranchée de la Vapeur.

In de extra aangelegde sleuf met noord-zuid richting (sleuf 36) leverde een opvallend grondplan op bestaande uit een lineaire structuur samengesteld uit een viertal dicht naast elkaar gelegen ronde tot ovale kuilen (spoor 191). Een dergelijke structuur kan mogelijk wijzen op de aanwezigheid van een batterij schuttersputten¹⁵. Door de ligging van deze structuur nabij de, via loopgravenkaarten, gesitueerde Duitse mortieropstelling, kan deze dan ook mogelijk met deze geassocieerd worden. Mogelijk bevindt de eigenlijke geschutopstelling zich net in de niet onderzochte begroeide grenszone aan de rand van het onderzoeksgebied.

6.2 Centrale zone

Het centrale gedeelte werd verkend door middel van 11 proefsleuven (proefsleuven 0-10) aangelegd in oost-west oriëntatie (Figuur 17).

¹⁵ Griffith 2004, 27.



Figuur 17: Algemeen grondplan van de centrale zone.

Deze zone leverde de grootste sporenconcentratie op, nl. 110 sporen in het totaal. 37 sporen kunnen in verband gebracht worden met de Eerste Wereldoorlog en 30 betreffen grote en kleinere granaatinslagen afkomstig van artillerie- en mortiergeschut. 7 structuren kunnen in verband gebracht worden met de op het terrein gesitueerde Tranchée du Nez.

37 geregistreerde sporen wijzen op de aanwezigheid van greppelstructuren en kuilen die in verband gebracht kunnen worden met laatmiddeleeuwse bewoning. Het oostelijke gedeelte van de zone daarentegen bleek in hoge mate verstoord door grote en kleine granaatinslagen van

geallieerd artillerie- en mortiergeschut tijdens de Eerste Wereldoorlog en de aanleg van loopgravenstelsels. Het is uiteraard geen toeval dat de meeste granaatinslagen gesitueerd zijn in de nabijheid van militaire infrastructuur zoals loopgravenstelsels, endm. daar deze bewust als doel werden gevisieerd.

6.2.1 15^{de} eeuwse stadsgracht:

Het uitgevoerde proefsleuvenonderzoek heeft ook toegelaten om gedeelten van de noord-zuid en de oost-west verlopende depressies in verband te brengen met de opgevolde 15^{de} eeuwse stadsgracht van de tweede zuidelijke stadsomwalling aangelegd rond 1430 (zie hoger). De oostelijk gelegen gronden kwamen vanaf dat ogenblik binnen de stadsuitbreiding te liggen. In het begin van de 16^{de} eeuw (ca. 1513) wordt het gebied geteisterd door een brand en betekende meteen het einde van de uitbreiding. Het is zoals verder aangetoond niet toevallig dat net op die terreinen een concentratie aan laatmiddeleeuwse sporen werd aangetroffen. De westelijke aanzet van de opgevolde noord-zuid verlopende stadsgracht werd telkens ter hoogte van het oostelijke einde van de proefsleuven aangesneden. De meeste noordelijk aangelegde proefsleuf (proefsleuf 6) werd bewust over de volle breedte van de depressie aangelegd om inzicht te verkrijgen in de breedte van de opgevolde gracht. Een aantal proefsleuven van de noordoostelijke zone werden om dezelfde reden aangelegd vanaf de oostelijke oever van de depressie, om op die manier de opgevolde grachtaanzet te kunnen traceren. Hieruit blijkt dat de stadsgracht in het zuidelijke gedeelte een breedte had van zo'n 8m en verbreed naar het noorden toe tot maximaal 28 m. Opvallend is ook dat de grachtstructuur in het centrale gedeelte een lichte afbuiging vertoont in westelijke richting, zoals ook op het stadsplan van Deventer is weergegeven (Figuur 18).



Figuur 18: weergave stadsgracht

De bovenste opvulling blijkt aan de hand van het aangetroffen vondstenmateriaal te dateren uit het begin van de 20^{ste} eeuw (na 1918?). Uit de historische kaarten is duidelijk gebleken dat de stadsgracht tot aan het einde van de 19^{de} eeuw zichtbaar bleef in de perceelstructuur. Wellicht werden de laatste openliggende restanten van de gracht als stortplaats aangewend voor het deponeren van huishoudelijk afval en bouwpuin in het begin van de 20^{ste} eeuw, mogelijks tijdens de opruimingswerkzaamheden na de Eerste Wereldoorlog.

Een extra dwarssleuf aangelegd tussen proefsleuven 9 en 10 ter hoogte van de zuidelijke oost-west verlopende depressie, wees op de aanwezigheid van een ca. 8m brede grachtstructuur

met een overwegend NO-ZW-verloop. In tegenstelling tot het noord-zuid georiënteerde grachtsegment bleek deze niet te zijn aangewend als stortplaats voor het deponeren van huishoudelijk afval in het begin van de 20^{ste} eeuw. Wellicht was de depressie te ver van het stadscentrum verwijderd om aan te wenden voor het deponeren van huishoudelijk afval.

Overeenkomstig de oriëntatie en de aard van de aangesneden gracht, kan deze zonder twijfel in verband gebracht worden met het tijdens bouwwerken in 2012 aangesneden grachtsegment op de hoek van de Diamantstraat en de Woumenweg.

6.2.2 Laatmiddeleeuwse sporen:

Voor wat betreft de westelijke helft van de onderzochte zone kwam een vrij dense sporencluster van minstens 29 archeologische sporen aan het licht die in verband kunnen gebracht worden met een laatmiddeleeuwse concentratie, onmiddellijk ten westen en ten noorden van de gesitueerde stadsgracht uit het begin van de 15^{de} eeuw. De oostelijke helft van de zone bleek grotendeels verstoord door meerdere granaatinslagen en enkele loopgravensegmenten, waardoor er geen oudere sporen bewaard bleven. De sporen kenmerken zich door de aanwezigheid van verschillende smalle en bredere, al dan niet onderbroken, greppelsegmenten die wijzen op perceelsafbakening en –indeling en diverse kuilen met uiteenlopende morfologie en dimensie. De opvulling kenmerkt zich door een donkerbruine, humeuze, zandige kleiige textuur, vermengd met vrij veel archaeologica zoals, zij het sterk gefragmenteerd, gebruiksaardewerk (totaal 239 fragmenten), bouwceramiek afkomstig van bakstenen en daktegels en dierlijk botmateriaal afkomstig van keuken- en /of slachtafval.

Het aangetroffen gebruiksaardewerk is nagenoeg uitsluitend afkomstig van laatmiddeleeuwse lokaal of regionaal op de snelle pottenbakkersschijf vervaardigd grijs- en roodgebakken waar. Onder het grijsgebakken aardewerk kunnen aan de hand van de aangetroffen fragmenten bepaalde typologische vormen herkend worden. Een aantal recipiënten kunnen in verband gebracht worden met keukengerei, zoals de kogelvormige kookpot met lensvormige bodem en de kom, beide met bandvormige of blokvormige rand. Verder is er onder het grijsgebakken aardewerk nog de aanwezigheid te vermelden van een kantype met vlakke standvoet en de waterkruik met lage brede hals met bandvormige rand en een bodem met uitgeknepen standvinnen, beide behorend tot het tafelgerei.

Onder het roodgebakken aardewerk is er vooral de aanwezigheid te noteren van de braadpan met massieve steel.

Slechts weinig fragmenten zijn afkomstig van schenkgerei (kannen en kruiken) vervaardigd in Rijnlants steengoed (aanwezigheid van Langerwehe en Siegburg).

Aan de hand van de techno-typologische kenmerken van het aangetroffen gebruiksaardewerk kan een algemene datering in de volle 14^{de} tot 15^{de} eeuw vooropgesteld worden.

De grootste concentratie van sporen bevindt zich in het westelijke gedeelte van de zone. In het oostelijke gedeelte kwamen ook nog sporen aan het licht, maar dit gedeelte wordt immers grotendeels bepaald door verstoringen aangebracht tijdens W.O.I. zoals granaatinslagen en loopgraafstructuren.

In het meest zuidelijke gedeelte kwam slechts in sleuf 10 een gedeelte van een noord-zuid verlopende greppel met een breedte van 1.59m aan het licht (spoor 110). In proefsleuf 9 kwamen twee sporen, nl. een greppelsegment met een breedte van 1.16m met een duidelijke noord-zuid oriëntatie (spoor 105) en een mogelijke ronde paalkuil aan het licht met een diameter van 0.74m (spoor 106). In proefsleuf 8 kwamen twee noord-zuid verlopende smalle greppelsegmenten aan het licht (spoor 94 en 99) en een gedeelte van een grote kuil met een

diameter van ca. 348m (spoor 95). Greppel 94 heeft een breedte van 0.59m en greppel 99 een breedte van 0.52m. In het westelijke gedeelte van sleuf 7 werden slechts twee sporen geregistreerd, nl. een gedeelte van een ca. 2.80m brede greppel of een kuil (spoor 78) en een ovale kuil van 1.93 op 0.69m (spoor 76).

Tijdens het aanleggen van de proefsleuf werd in spoor 76 een vrij grote hoeveelheid aardewerk (totaal 116 fragmenten) aangesneden en gerecupereerd en bleek grotendeels afkomstig van een in grijs aardewerk vervaardigde waterkruik (Figuur 19).

De kruik, waarvan een volledig archeologisch profiel kon hersamengesteld worden, heeft een bolvormig lichaam met een lensvormige bodem voorzien van een niet aansluitende uitgeknepen standing. Op de schouder en aanzet tot de buik zijn geprononceerde decoratieve draairibbels aangebracht. Een hoge vrij brede hals is voorzien van een bandvormige, licht ondersneden, rand met geprononceerde doorn. Een rolrond oor is aangezet op de rand en op de schouder. De binnenzijde vertoont duidelijke gebruikssporen in de vorm van een intense kalkaanslag. De hoogte van de kruik bedraagt 24 cm en de hals heeft een diameter van 10cm. Dit type van waterkruik kan in de volle 14^{de} eeuw gedateerd worden.



Figuur 19: Hersamengestelde waterkruik uit spoor 76

In het aangelegde kijkvenster tussen sleuf 7 en 20 kwam lokaal een donkerbruin vrij humeus pakket aan het licht waarin heel wat archeologisch materiaal werd aangetroffen.

Een paar verstoorde restanten van funderingspoeren samengesteld uit gele polderbaksteen en kalksteenbrokken wijzen op de aanwezigheid van mogelijke gebouwconstructies opgetrokken in leem en/of hout. Aan de hand van een uitgevoerde handboring met een Edelman-boor, centraal in het pakket, bleek deze een dikte te hebben van ca. 0.80m. Of het een gedeelte van een grote kuil of een grachtsegment betreft is vooralsnog onduidelijk. In de aansluitende proefsleuf (sleuf 20) kwamen een vijftal sporen aan het licht. In het meest westelijke gedeelte van de sleuf werden een gedeelte van een mogelijke greppel (spoor 141) en een mogelijke kuil (spoor 142) geregistreerd. In het centrale deel van de sleuf vallen nog een smalle noord-zuid verlopende greppel met een breedte van 0.57m (spoor 148) en een gedeelte van een kuil (spoor 146) te noteren. In het meest oostelijke deel kwam een gedeelte van een brede gracht aan het licht (spoor 153) en kan in verband gebracht worden met de visuele depressie zoals hoger werd besproken. In sleuf 1 werden vijf sporen geregistreerd die eveneens behoren tot de cluster van laatmiddeleeuwse sporen. Opnieuw kwam in de oostelijke hoek van de L-vormig aangelegde proefsleuf een gedeelte van een ca. 20m brede gracht aan het licht, die vrijwel zeker het vervolg is van de in sleuf 20 aangesneden structuur. Onmiddellijk ten westen ervan kwamen enkele kleinere kuilen aan het licht en een greppelsegment aan het licht. Spoor 2 is een smalle langwerpige kuil gesitueerd in het westelijke gedeelte van de sleuf, met een lengte van 1.40m en een breedte van 0.61m. Onmiddellijk ten oosten van de kuil werd een vrij brede greppelsegment aangesneden met een breedte van 2.56m (spoor 5). Spoor 8 betreft een langwerpige kuil met een lengte van 1.65m en een breedte van 0.67m. Ten oosten van spoor 8 werd nog een ronde kuil met een diameter van 0.85m geregistreerd. Voor wat sleuf 2 betreft wordt deze grotendeels bepaald door het verdere vervolg (spoor 18) van de brede grachtstructuur uit sleuf 20 en 1. Voor wat proefsleuf 3 betreft kan het aangetroffen spoor in de uiterste westelijke hoek met grote zekerheid in verband gebracht worden met het verdere verloop van de aangesneden brede gracht uit proefsleuf 1,2 en 20. Bij het opschonen van het spoor kwam laatmiddeleeuws aardewerk aan het licht.

Hoe deze brede grachtstructuur dient geïnterpreteerd te worden is vooralsnog onduidelijk. De aangetroffen structuur sluit in het oosten aan op de noord-zuid verlopende stadsgracht en loopt in westelijke richting verder tot aan de grens met het voormalige voetbalveld, om dan uit het landschap te verdwijnen. Omwille van de ligging van deze grachtstructuur te midden van de aangetroffen laatmiddeleeuwse sporencluster en het aantreffen van laatmiddeleeuws aardewerk bij het opschonen van het spoor, toont aan dat deze structuur met deze laatmiddeleeuwse cluster kan gelinkt worden. Mogelijk wijst deze grachtstructuur op een eventuele extra opdeling van het areaal ten westen van de stadsuitbreiding om bepaalde redenen. Een andere mogelijkheid is dat deze fungeerde als een soort van verbinding tussen de laatmiddeleeuwse zone en de eigenlijke stadsgracht. Een derde mogelijkheid tenslotte is dat dit segment een overblijfsel is van een oudere, eerste buitenomwalling, die in een volgende fase werd vergroot, bijvoorbeeld wegens een te snelle groei van de buitenwijk. Het op de kaart van Deventer aanwezige noord-zuid verlopende grachtgedeelte ter hoogte van de eerste stadsomwalling, zou hierop kunnen wijzen.

Een paar meter ten oosten van spoor 20 kwam nog een onregelmatige kuil aan het licht die mogelijk het gevolg is van twee naast elkaar aangelegde kuilen. Het spoor heeft een lengte van 1.26m en een breedte van 1.03m. Spoor 24 betreft een gedeelte van een 2.46m brede greppel met noord-zuid verloop. Onmiddellijk ten westen van greppel 24 is er nog de opvallende aanwezigheid van twee parallelle smalle greppelsegmenten met noord-zuid verloop (spoor 25 en 26). Beide greppels hebben een respectievelijke breedte van 0.67m en 1.04m. De tussenafstand bedraagt zo'n 1.40m. Mogelijk wijst deze structuur op een mogelijke landweg, aan beide zijden begrensd door een afwateringsgreppel. Het kijkvenster aangelegd ter hoogte van de noordelijke sleufwand toonde aan dat de oostelijke greppel (spoor 26) duidelijk verder liep in noordelijke richting. Spoor 25 daarentegen liep niet verder en werd begrensd door een onregelmatige kuil. Spoor 29 behoort mogelijk tot een grotere onregelmatige kuil. Onmiddellijk

ten oosten werd nog een gedeelte van een zuidoost-noordwest georiënteerde greppel vastgesteld (spoor 30). In proefsleuf 4 werden vier sporen geregistreerd. De aangesneden greppel (spoor 40) met een breedte van 2.97m is vrijwel zeker het vervolg van spoor 24 uit proefsleuf 3. In het centrale deel van de sleuf kwam nog een gedeelte van een kuil aan het licht (spoor 45). Een tweede greppelsegment met een breedte van 1.97m werd aangetroffen in het oostelijke deel van de sleuf. In proefsleuf 5 tenslotte, werden in het westelijke gedeelte nog twee gedeeltes van kuilen geregistreerd (spoor 56 en 57).

6.2.3 Eerste Wereldoorlog:

68 aangetroffen sporen zijn het gevolg van de oorlogshandelingen die binnen het projectgebied plaatsvonden, meer bepaald granaatinslagen en loopgraafstructuren.

6.2.3.1 Granaatinslagen:

In het totaal werden 61 granaatinslagen ingemeten en geïnventariseerd (sleuf 1: spoor 1 en 4, sleuf 2: spoor 15 en 17, sleuf 3: 31-35, sleuf 4: spoor 36, 38, 39, 43, 44, 46-48 en 51, sleuf 5: spoor 53, 56, 59-71, sleuf 6: spoor 72 en 73, sleuf 20: spoor 144, 145, 147, 149, 150 en 152; sleuf 7: spoor 76, 77, 81-84, 86-89, sleuf 8: spoor 91, 92, 97 en 100, sleuf 9: spoor 101-104, 108 en 109).

Het gaat meer bepaald om opgevulde inslagtrechters die tot stand kwamen door inslaande projectielen met diverse kalibers afkomstig van artillerie- en mortiergeschut. De morfologie en omvang van de inslagen kan zeer uiteenlopend zijn en werd uiteraard bepaald door het kaliber van het projectiel, maar kan ook het gevolg zijn van meerdere inslagen naast elkaar. De vorm van de inslagtrechters kan uiteenlopend zijn van min of meer rond, ovaal tot zeer onregelmatig. De grootte schommelt van ca. 0.50 m tot enkele meters, naargelang het gebruikte type munitie. De opvulling kenmerkt zich door een heterogene vulling vermengd met stukken ijzer afkomstig van ontplofte projectielen (tactisch schroot) en allerlei afval van tijdens de oorlog, en kwam tot stand tijdens de grote opruimingswerkzaamheden van de verwoeste gewesten in de jaren '20 van vorige eeuw. In sommige inslagen kunnen delen van de ontstekers van het bewuste projectiel aan het licht komen.

Tijdens het aanleggen van proefsleuf 6 ter hoogte van spoor 66-68 kwamen fragmenten aan het licht van twee geëxplodeerde Britse 2 inch (5.08cm) "*Toffee- Apple*" mortiergranaten aan het licht (Figuur 20). De 2 inch toffee – apple of ook de "*plum pudding*"-mortier, ontwikkeld in maart 1915, was het standaard Britse medium in 1915-1916¹⁶.

Het was in principe een Duitse ontwikkeling en gebaseerd op een Krupp mortier en werd reeds beschreven in een technisch artikel vier jaar voor het uitbreken van de oorlog. De granaat was een dunwandige bolvorm met een diameter van ca. 9.3 inch (230mm) en een gewicht tussen de 39 en de 42 lb (18 a 19 kg), voorzien van een 2 ft (60,8cm) lange steel met een diameter van 2 inch passend in de gladde vuurmond van de mortier. De granaat werd gevuld met Amatol of Ammonal, explosieve stoffen op basis van ammoniumnitraat, een in water oplosbaar zout van salpeterzuur en ammoniak.

De ontsteking gebeurde via een "*T friction tube*" aangebracht in een holte in de loop van de mortier en activeerde de granaat tijdens het afvuren. De maximale schootsafstand van de 2 inch mortier bedroeg zo'n 500 yard (ca. 455m). Omwille van het helse lawaai, de te opvallende steekvlam tijdens het afvuren én het grote gewicht van de mortier zelf, was de rol van de 2 inch

¹⁶ Saunders 2000, 39-43.

mortier vanaf de lente 1916 al vrij snel uitgespeeld en vervangen door de lichtere en efficiëntere Stokes mortier.



Figuur 20: Fragment van een Toffee – Apple mortiergranaat.

6.2.3.2 Artilleriegranaten:

Tijdens het aanleggen van de proefsleuven in de centrale zone kwamen verschillende al dan niet ontplofte HE (*High Explosive*) projectielen aan het licht. In het totaal werden 9 onontplofte tuigen aangetroffen (Figuur 21). De overige betreffen reeds afgevuurde projectielen of ontstekers. Een tweetal afgevuurde, maar niet ontplofte projectielen met een kaliber van 6-inch (15,24 cm) en voorzien van een veelgebruikte N° 101 schampontstekingsbuis¹⁷, zijn afkomstig van Britse artillerie. Nog twee 4,5-inch granaten zijn eveneens afkomstig van Brits artilleriegeschut. Verder kwamen nog drie niet geëxplodeerde Franse 75mm projectielen aan het licht, afgevuurd door Frans of Belgisch 75mm veldgeschut (*Canon de 75 Modèle 1897*). Bij de aangetroffen projectielen werden vier verschillende types ontstekers vastgesteld. Eén voorbeeld betreft een N° 22/31 tijdsontstekingsbuis, vervaardigd door de Franse overheid voor 75mm projectielen. Deze ontsteker werd ook gebruikt door de Britten.

¹⁷ Fierens 2004, 74-78.



Figuur 21: Ensemble aangetroffen artilleriegranaten.

6.2.3.3 Loopgraafstructuren:

Een 7-tal greppelvormige structuren aangesneden tijdens het proefsleuvenonderzoek kunnen gezien de opvulling als mogelijke loopgraafsegmenten geïnterpreteerd worden en in verband gebracht worden met de positie van de Tranchée du Nez. De opvulling van deze structuren is gelijkaardig aan de opgevulde granaatinslagen en kenmerken zich door de aanwezigheid van een heterogene opvulling met de aanwezigheid van ijzeren shrapnelfragmenten (tactisch schroot) en allerlei afval van tijdens de oorlog zelf. Ook hier is de opvulling tot stand gekomen tijdens de grote nivelleringswerkzaamheden om de gronden opnieuw in cultuur te kunnen brengen vanaf de jaren '20 van vorige eeuw.

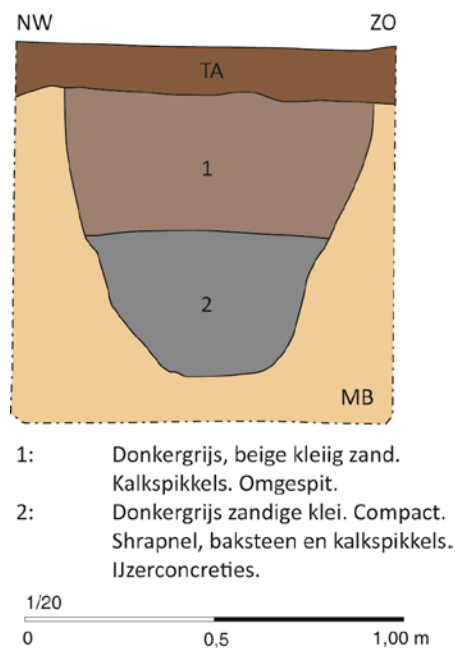
Vooraf het aangetroffen gedeelte met een duidelijke *fire-bay* in proefsleuf 7 wijst op een min of meer noord-zuid zig-zag- verlopende linie met een breedte van 0.60m. Om meer inzicht te verkrijgen in de structuur werd besloten om hier een kijkvenster aan te leggen. Mogelijk behoren spoor 143 in sleuf 20 en spoor 93 in sleuf 8 tot dezelfde linie. Aan de hand van de in het vooronderzoek gebruikte historische bronnen kunnen de aangetroffen structuren gelinkt worden aan de Tranchée du Nez.

Om aan te tonen hoe diep de structuur werd aangelegd en of er een eventuele interne structuren zoals wandbeschoeiing en/of loopniveau's in situ bewaard bleven, werd geopteerd om een coupe te plaatsen. Hieruit bleek duidelijk dat het ging om een ondiepe structuur. Het profiel vertoonde een ondiepe komvormige doorsnede met rechte verticale wanden en een licht afgeronde tot vlakke bodem, dat tot zo'n 0.80m onder het maaiveld reikte (Figuur 22). Van een eventuele opgeworpen borstwering (*parapet* (vijandzijde) en *parados* (rugzijde))¹⁸, in principe verstevigd door middel van zandzakken, werden geen sporen aangetroffen. De onderste opvulling kenmerkte zich door een heterogeen donkerbruin zandig pakket met duidelijke shrapnelfragmenten. Er werden geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een eventuele beschoeiing of loopplanken. De bovenste opvulling vertoonde een duidelijke verspit pakket en dagtekent uit de nivelleringswerken tijdens de opruimingsfase kort na 1918.

Mogelijk gaat het om een nog vroeg voorbeeld van loopgraven die in eerste instantie, voor wat de periode 1914 - voorjaar 1915 betreft, eigenlijk niet meer waren dan ingegraven loopgreppels. Pas nadien, na het vastlopen van de frontlijn, ging men over tot dieper aangelegde en beter gestructureerde loopgraafstructuren. De aanleg en uitbouw ervan werd, naargelang het type bodem, theoretisch voorgeschreven in militaire handboeken (*Field Manuals*).

¹⁸ Griffith 2004, 20.

Spoor 79



Figuur 22: Doorsnede van loopgraaf 79.

Een tweede spoor die zonder twijfel met een loopgraafstructuur in verband kan gebracht worden is spoor 89 in proefsleuf 7. Het betreft een smal lineair spoor met een vastgestelde lengte van 2.40 en een breedte van 0.92m. Tijdens het opschonen van het spoor kwam lokaal een gedeeltelijk bewaarde Franse houten patroonkist aan het licht waarin nog twee zeer goed bewaarde rijen met verpakte pakketjes met telkens 8 stuks 8mm Lebel-patronen Model 1886. De patronen waren gewikkeld in een soort vethoudend papier en bijkomend ingebonden met een dun touw (Figuur 23). Op de buitenzijde was in gele inkt het lotnummer “LOT 225” opgedrukt binnen een rechthoekige kader.



Figuur 23: “pakketje” 8mm Lebel-patronen.

Verder kwamen ook nog verschillende afgevuurde Model 1886 8mm Lebel-patroonhulzen aan het licht. Ook hier bleek uit de waargenomen jaartallen, nl ,1906 tot 1911, dat het ging om vroege geproduceerde patronen. In de verstering van spoor 52, die het duidelijk gevolg is van meerdere granaatinslagen kwamen eveneens verschillende afgevuurde Franse 8mm Lebel- en Belgische 7,56mm Mauserpatronen aan het licht. Verder in de verstering kwam nog een fragment van een Belgische patronentas, een gedeelte van een mogelijke Mauser en een fragment van een sluithendel van een Belgische Mauser aan het licht.

Ook spoor 98 in sleuf 8 kan als een gedeelte van een loopgraafstructuur geassocieerd worden. Bij het opschonen van dit spoor kwam een fragment van een kunststof (bakeliet¹⁹) haarkam aan het licht (Figuur 24 & 25). Het betreft een kam met een rij grovere en een rij dunnen tanden. Op de ene zijde is de merknaam “Gloria” ingegoten, op de andere zijde “...NNOV. GUMMI KAMM-C°. A.G...” . Hieruit is af te leiden dat de kam vervaardigd werd in de *Hannoversche Gummikammfabrik* gesticht in 1862 door de *Hannoversche Gummi-Kamm - Compagnie*. De firma sloot pas recent in 1999 definitief haar deuren!²⁰. Dit voorwerp is dan ook de enige, met uitzondering van de munitie, duidelijke vondst met een Duitse herkomst, aangetroffen tijdens het vooronderzoek. Bij het opschonen werden nog een 6-tal afgevuurde Franse 8mm Lebel afgevuurde patroonhulzen aangetroffen. Aan de hand van de vastgestelde merktekens bleek het telkens te gaan om patronen met vroege productiedata uit het “*Atelier de construction de Rennes*”, gaande van 1907 tot 1913. Verder kwam nog een Belgische 7,65mm onafgevuurde Mauser patroon en twee afgevuurde Duitse Mauser patronen aan het licht. De Belgische patroon is afkomstig uit Herstal (*Fabrique Nat. D’armes de guerre (FN)*) en overeenkomstig het aangetroffen jaartal geproduceerd in 1906. De Duitse patronen konden niet verder gedetermineerd worden. Slechts bij één ervan werd het jaartal 1911 waargenomen.



Figuur 24: Duitse haarkam met aanduiding “Gloria”.

¹⁹ Bakeliet is de gebruiksnaam voor fenolhars en werd uitgevonden in 1907 en werd vooral in het midden van de 20^{ste} eeuw gebruikt voor heel wat gebruiksvoorwerpen en Electro.

²⁰ Wikipedia.



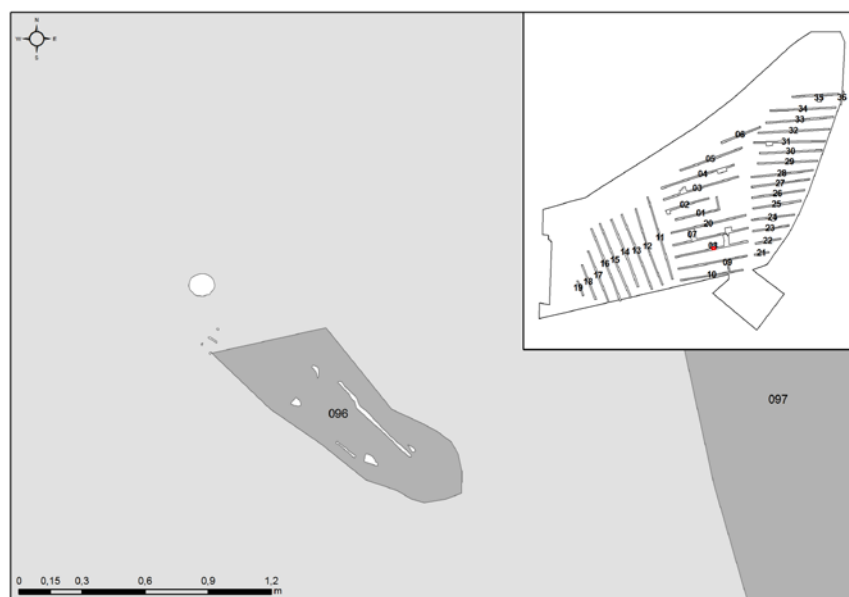
Figuur 25: Duitse haarkam met aanduiding “...NNOV. GUMMI. KAMM-C°. A.G...”.

De bij uitbreiding aangesneden greppelvormige sporen 193-197 kunnen met eventuele vroegere loopgraafstructuren geassocieerd worden.

6.2.3.4 Stoffelijk overschot:

In het centrale gedeelte van sleuf 8 kwam een langwerpige kuil met afgeronde einden aan het licht met een overduidelijke NW-ZO-oriëntatie. De kuil heeft een lengte van 1,25m en een breedte van 0,45m. In de opvulling werden de sterk verstoorde resten aangetroffen van een stoffelijk restant van een gesneuvelde soldaat. Slechts enkele fragmenten van de onderbenen en een fragment van de schedel konden geregistreerd worden.

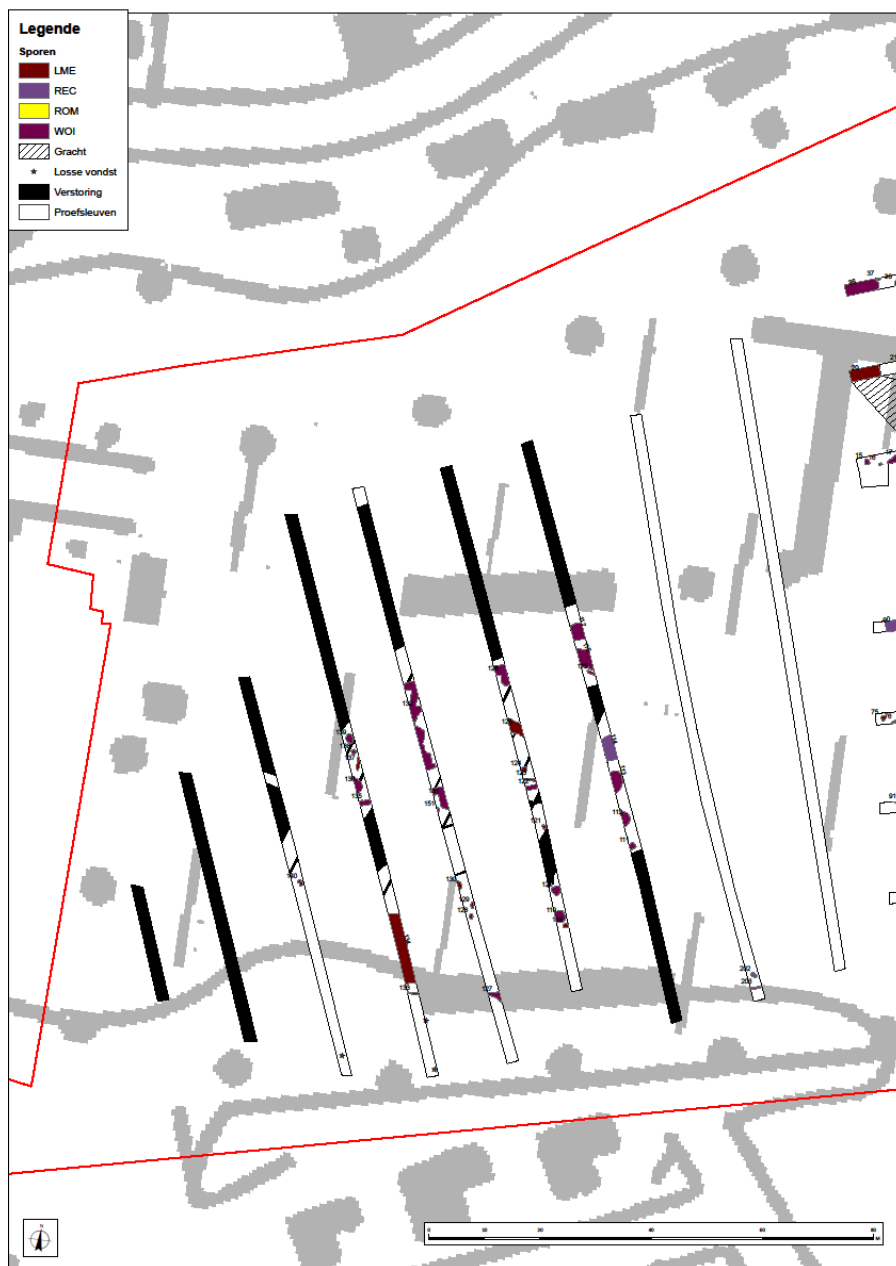
Enkele zeer slecht bewaarde resten van textiel zijn afkomstig van het uniform. Door gebrek aan andere elementen behorende tot de standaarduitrusting kon de nationaliteit van het individu niet bepaald worden. Mogelijk ging het om een Belgische of Franse militair.



Figuur 26: Spoor 096 met stoffelijke resten

6.3 Zuidwestelijke zone (voormalig voetbalveld)

De zone van het voormalige voetbalveld werd verkend door 9 proefsleuven (proefsleuven 11-19) aangelegd in noord-zuid richting (Figuur 26). Omwille van de diepgaande verstoring binnen deze zone en vooral dan overwegend het noordelijke gedeelte, kwamen er slechts weinig archeologische sporen aan het licht. In het totaal werden binnen de proefsleuven 30 sporen geregistreerd, waarvan er 11 afkomstig zijn van granaatinslagen. 5 lineaire structuren zijn afkomstig van eventuele loopgraafsegmenten. Een aantal sporen kunnen aan de hand van het aangetroffen aardewerk als laatmiddeleeuws bestempeld worden en behoren vrijwel zeker tot dezelfde concentratie laatmiddeleeuwse sporen, aangetroffen in de centrale zone.



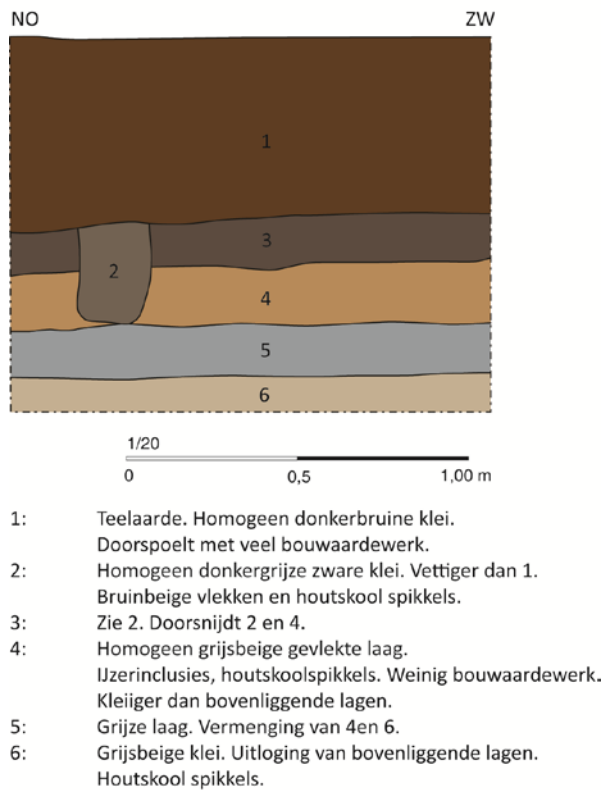
Figuur 27: Algemeen grondplan van de zuidwestelijke zone.

6.3.1 Vroeg 17^{de} eeuwse bastionering:

Het noordelijke gedeelte van de zone kenmerkte zich door de aanwezigheid van een vrij uitgestrekt en dik stortpakket uit het eerste kwart van de 20^{ste} eeuw bestaande uit huishoudelijk afval vermengd met bouwpuin. Dit pakket werd aangesneden in proefsleuven 13 tot en met 19. De twee meest westelijke gelegen proefsleuven 18 en 19 werden volledig bepaald door de aanwezigheid van een dit afvalpakket.

Om te kunnen aantonen hoe diep de graad van verstoring reikte werden in proefsleuven 12 tot en met 16 een aantal bijkomende profielsonderingen voorzien. Hieruit bleek dat dit pakket werd aangelegd bovenop een reeds dichtgeslibde grachtvulling. Op die manier werden de laatste waterzieke depressies opgevuld en genivelleerd.

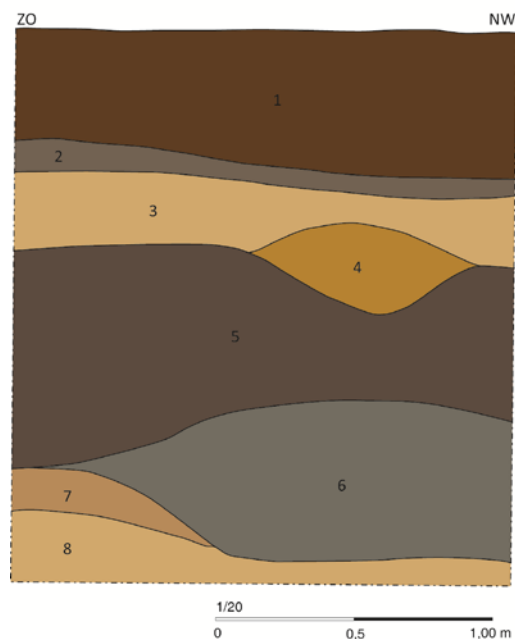
Werkput 12 - Profiel A



Figuur 28: Profiel A van proefsleuf 12.

In het centrale gedeelte van proefsleuf 12 kon bovenop de dichtgeslibde grachtvulling (laag 5 en 6) een duidelijke vrij dunne kleiige laag aangetoond, bestaande uit een vrij homogeen grijsbeige gevlekte laag, wat duidelijk het gevolg is van afzetting door permanente aanwezigheid van water in de depressie (Figuur 27). Daarbovenop werden een aantal duidelijke recente afvallagen geregistreerd (1 en 3), plaatselijk doorsneden door recente kunststoffen drainageleidingen.

Werkput 15 - Profiel A

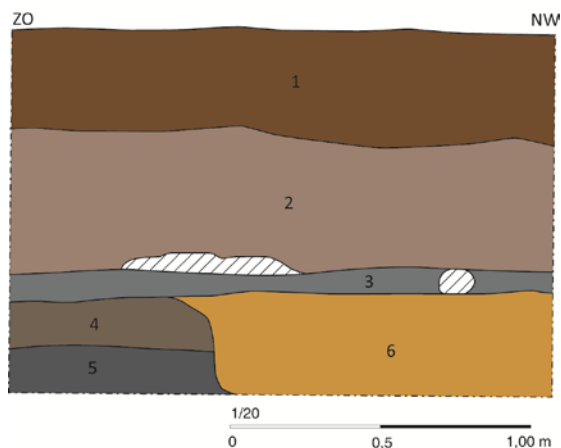


- 1: Teelaarde. Veel brokken bouw aardewerk.
- 2: Heterogeen grijsbruine zanderige menglaag. Veel houtskool en ijzerinclusies.
- 3: Bruinbeige gespikkeld zware klei. Veel bouw aardewerk en houtskool.
- 4: Concentratie baksteen-, mortel- en cementfragmenten.
- 5: Homogeen grijsbruin gevlekt opvullingspakket zware klei. Compact met veel ijzerinclusies.
- 6: Homogeen blauwgrijze zware klei. Weinig bouw aardewerk, grote brokken ijzerinclusies, gereduceerd.
- 7: Grotendeels gereduceerde moederbodem. Vermenging 7 & 8.
- 8: Homogeen bruinbeige tertiaire klei. Zeer veel ijzerinclusies.

Figuur 29: Profiel A van proefsleuf 15.

Ter hoogte van de zuidelijke aflijning van proefsleuf 15 bleek uit de uitgevoerde sondering duidelijk dat de begrenzing van het recente stortpakket overeenkomt met de positie van de depressie van de onderliggende grachtstructuur (Figuur 28). Opnieuw kan de kleiige verlandingslaag (laag 3) vermengd met bouwpuin aangetoond worden die de vullingspakketten van de onderliggende gracht afdekt. De insnijding van de zuidelijke grachtaanzet in de natuurlijke bodem kon duidelijk aangetoond worden (laag 8). De opvulling van de gracht bestond uit een tweetal vrij homogene kleiige vullingslagen (laag 5 en 6). Lokaal was nog een concentratie bouwpuin aanwezig (laag 4).

Werkput 15 - Profiel B

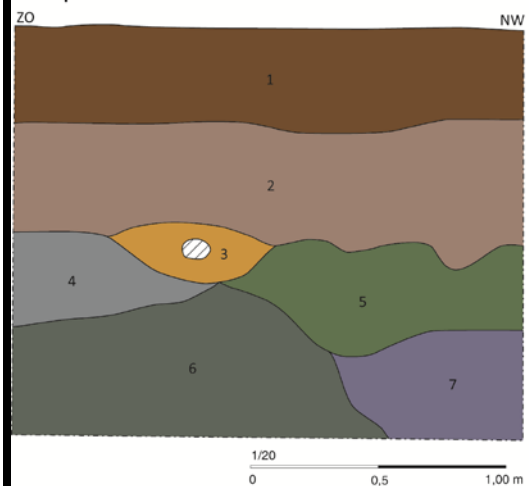


- 1: Teelaarde.
- 2: Grijsbruine zanderig stortpakket. Veel houtskool inclusies, baksteen en kleine kiezeltjes.
- 3: Heterogeen grijs tot zwarte houtskoolrijke zware klei. Nivelleringslaag doorsneden door drainagebuis.
- 4: Idem 5. Veel bruiner.
- 5: Homogeen donkergrijze zware klei. Veel baksteen en houtskool spikkels.
- 6: Geelbruin gevlekte zware klei. Veel baksteen spikkels en ijzerinclusies.

Figuur 30: Profiel B van proefsleuf 15.

Een tweede uitgevoerde sondering in proefsleuf 15, leverde een gelijkaardig inzicht op (Figuur 29). Bovenop de horizontaal gelaagde grachtvulling, bestaande uit een opnieuw een tweetal kleiige pakketten (laag 4 en 5), bleek opnieuw een kleiige verlandingslaag aanwezig (laag 3). De aanwezigheid van laag 6, die lokaal laag 4 en 6 doorsnijdt wijst op een duidelijke heraanleg van een gedeelte van de gracht, dat naderhand opgevuld werd met baksteen.

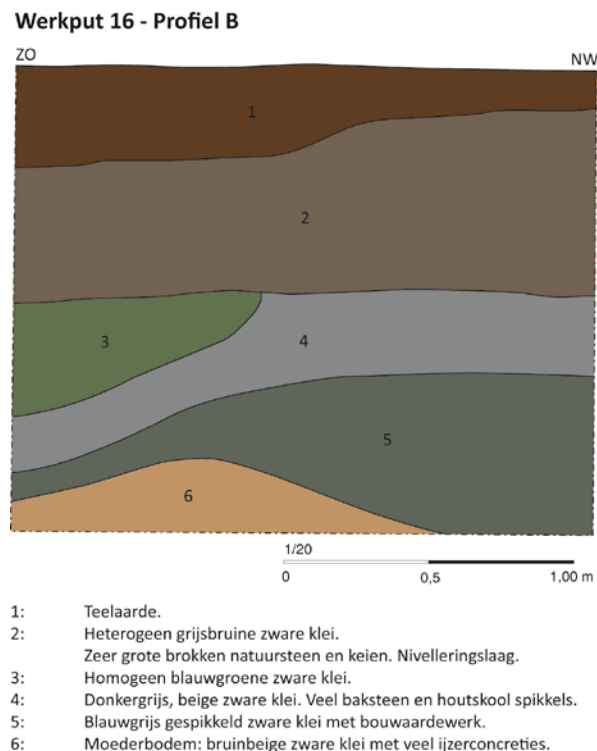
Werkput 16 - Profiel A



- 1: Teelaarde.
- 2: Heterogeen grijsbruine zware klei. Veel baksteen en natuursteen brokken. Cement en mortelbrokjes.
- 3: Verstoring door drainage en grote baksteenbrokken met mortel.
- 4: Homogeen Donkergrijs zware klei. Baksteen en houtskoolspikkels.
- 5: Vermenging beige en blauwgroene klei. Baksteen spikkels.
- 6: Homogeen grijsblauwe zware klei. Veel baksteen en houtskool spikkels.
- 7: Homogeen blauwgrijze losse gereduceerde zware klei. Houtskool inclusies.

Figuur 31: Profiel A van proefsleuf 16.

De in proefsleuf 16 aangelegde sondering wees opnieuw een onderliggende grachtvulling aan met verschillende kleiige vullingspakketten (laag 4-7), afgedekt door een vrij dik kleiig pakket vermengd met recent afval en puin (laag 2) (Figuur 30).

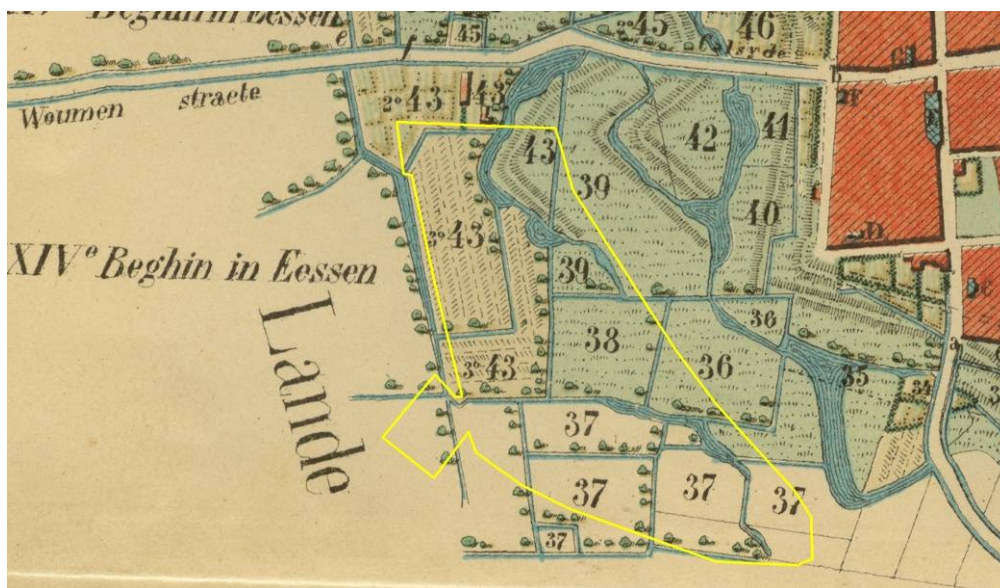


Figuur 31: Profiel B van proefsleuf 16.

Voor wat het noordelijke gedeelte van proefsleuf 16 betreft kwam opnieuw de grachtstructuur met een aantal kleiige opvullingspakketten (laag 3-5) en het afsluitende stortpakket (laag 2) in het profiel naar voor. De aanwezigheid van een lokale opduiking in de natuurlijke bodem wijst op mogelijk op een ondiep grachtprofiel met mogelijk een dubbele structuur (Figuur 31). Aan de hand van de begrenzing van het aangesneden afvalpakket en de uitgevoerde profielsonderingen kan een brede min of meer oost-west verlopende grachtstructuur aangeduid worden.

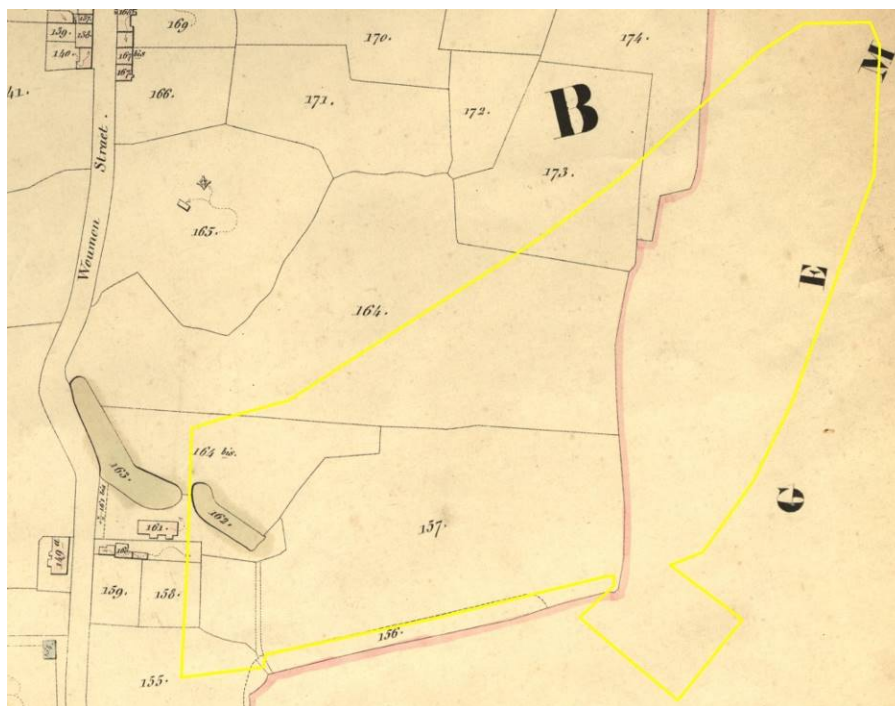
De aangesneden grachtstructuur kan gezien haar positie, in verband gebracht worden met een gedeelte van de vroeg 17^{de} eeuwse zuidelijke bastionering zoals weergegeven op de kaart van Laurens, Van Iwaede en Mergaert uit 1752 (Figuur 32).

De stadsversterking is uitgevoerd volgens de principes van het Oud Nederlands stelsel, waarbij alle wallen en bastions uitsluitend aangelegd zijn in aarde, omgeven door natte grachten. Typerend is ook de haakse positie van de flanken van de bastions op de wallen. Voor de eigenlijke versterkingswerken lag het schootsveld. Achter het schootsveld lag het glacis, een van buiten naar binnen glooiend omhooglopende helling. Daarachter was een brede natte gracht voorzien met onmiddellijk daarachter een kleine wal (de onderwal) met daarachter de bedekte weg. Achter de bedekte weg lag de eigenlijke hoofdwal.



Figuur 32: weergave van de V-vormige bastionsgracht op de kaart van Laurens, Van Iwaede en Mergaert uit 1752.

Aan de hand van de kadastrale kaart van o.a. Popp is gebleken dat de resten van deze V-vormige gracht als twee afzonderlijke waterpartijen in het landschap bewaard bleven tot in de late 19^{de} eeuw (Figuur 33). Overeenkomstig de aangetroffen vondsten in de opvulling van de gracht werd deze pas in het begin van de 20^{ste} eeuw (mogelijks na 1918?) opgevuld met huishoudelijk afval en puin. Met de nivelleringswerkzaamheden voorafgaand de aanleg van het voetbalveld verdwenen de laatste visuele microtopografische restanten definitief uit het landschap.



Figuur 33: Kaart van Popp met aanduiding van het onderzoeksgebied en restanten van het oude bastion (Stadsarchief Diksmuide).

6.3.2 Laatmiddeleeuws:

Voor wat de late middeleeuwen betreft werden in deze zone in het totaal slechts 12 sporen aangetroffen en behoren ruimtelijk gezien tot dezelfde laatmiddeleeuwse cluster aangesneden in de centrale zone. Het gaat om gelijkaardige structuren zoals aangetroffen in de centrale zone, namelijk geïsoleerde kuilen en greppelsystemen. In het zuidelijke gedeelte van proefsleuf 16 kwam een breed grachtsegment aan het licht met een breedte van ca. 13m met een duidelijke oost-west oriëntatie. Gezien de positie van deze structuur kan deze zonder twijfel in verband gebracht worden met de zuidelijke oost-west verlopende stadsgracht. Ook in proefsleuf 15 werd deze grachtstructuur aangesneden. Onmiddellijk ten zuiden van de gracht werd nog een smalle oost-west verlopende greppel met een breedte van 0.46m vastgesteld (spoor 133). Verder kwamen in het zuidelijke gedeelte van sleuf 15 drie kuilen aan het licht (spoor 128, 129 en 130). Spoor 128 betreft een ovale kuil met een lengte van 0.80m en een breedte van 0.65. Onmiddellijk ten noorden van deze kuil werd nog een tweede rechthoekige kuil met een lengte van 1.18m en een breedte van 0.50m geregistreerd. Nog meer noordwaarts langsheen de westelijke oever van de sleuf kwam een gedeelte van een derde kuil aan het licht. Voor wat proefsleuf 14 betreft kwamen nog eens vijf sporen aan het licht (spoor 118, 121, 122 en 124). In het uiterste zuiden van de proefsleuf valt slechts een enkele ronde kuil te noteren met een diameter van ca. 0.95m (spoor 118). Ten noorden van spoor 118 kwam een tweede ronde kuil aan het licht met een diameter van ca. 0.78m (spoor 121). Nog meer noordelijk kwam nog een gedeelte van een oost-west verlopende smalle greppel aan het licht met een breedte van 0.38m (spoor 123). Onmiddellijk ten noorden van de greppelstructuur kwam een gedeelte van een derde kuil aan het licht. Nog meer noordelijk werd nog een gedeelte van een noordwest-zuidoost verlopende greppel geregistreerd. De greppelstructuur had een breedte van 1.98m. In sleuf 13 werd nog een gedeelte van een smalle greppel ingemeten met een breedte van 0.43m. Tenslotte dient in sleuf 17 nog de aanwezigheid van een dubbele kuil vermeld te worden die wellicht het gevolg is van twee elkaar oversnijdende kuilen (spoor 140). De structuur heeft een lengte van 1.24m en een breedte van 0.70m.

6.3.3 Eerste Wereldoorlog:

In dit gedeelte van het onderzoeksgebied kwamen voor de periode van de Eerste Wereldoorlog in totaal 18 sporen aan het licht, waarvan de meerderheid het gevolg zijn van granaatinslagen.

6.3.3.1 Granaatinslagen:

In het totaal werden slechts 12 granaatinslagen aangetroffen (sleuf 13: spoor 111, spoor 112, spoor 113, spoor 116 en 117, sleuf 14: spoor 119, 120 en 126, sleuf 15: spoor 132, sleuf 16: spoor 135, 136, 137 en 138). De inslagen kenmerken zich opnieuw door hun uiteenlopende vorm en karakteristieke vermengde opvulling.

6.3.3.2 Loopgraafstructuren:

Een 6-tal sporen zijn mogelijk het gevolg van de aanleg van loopgraafstructuren en zijn herkenbaar als lineaire of L-vormige structuren die wijzen op traversen (sleuf 12: spoor 203, sleuf 14: spoor 122, sleuf 15: spoor 126, 131 en 132, sleuf 16: spoor 135).

De aangetroffen lineaire structuur met oost-west oriëntatie (spoor 135) in proefsleuf 16 behoort samen met spoor 131 in sleuf 15 en spoor 122 in sleuf 14 vrijwel zeker tot eenzelfde loopgraafstructuur. Het aangesneden gedeelte van spoor 135 heeft een breedte van 0.93m. In

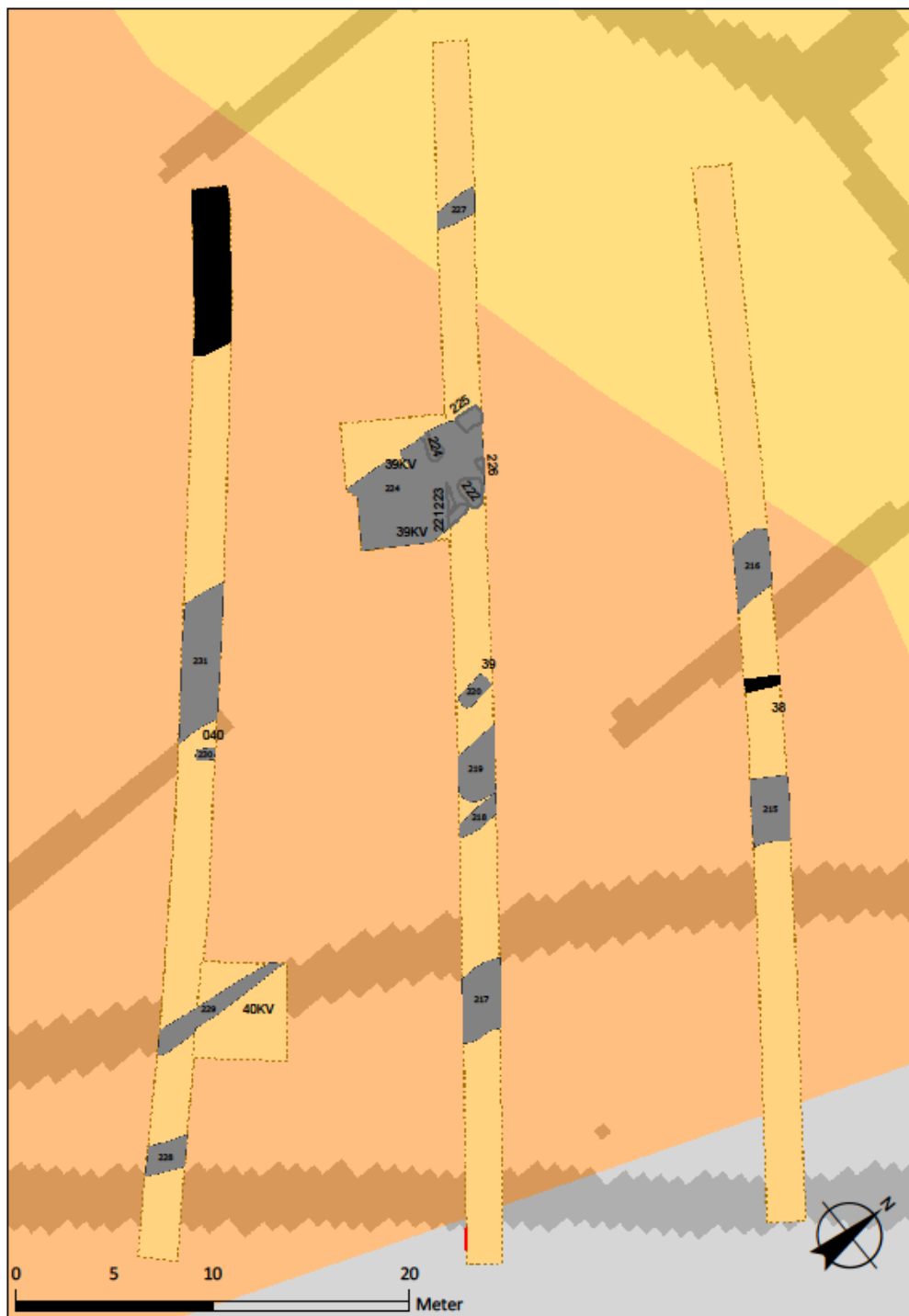
de opvulling werd een laat 19^{de} of vroeg 20^{ste} eeuwse civiele verzilverde vork en een paar fragmenten van Belgische militaire uniformknopen aangetroffen. De knopen zijn mogelijk afkomstig van een vroege type donkerblauwe mantel. Spoor 131 aangetroffen in sleuf 15 vertoont opnieuw het typerende haakse L-vormige patroon wat wijst op een gedeelte van een traverse. Tijdens het aanleggen van de proefsleuf ter hoogte van spoor 131 werden in de teeltlaag een 17-tal Franse onafgevuurde 8mm Lebel patronen aangetroffen. De leesbare merktekens wijzen alle op een afkomst uit het "*Atelier de construction de Rennes*", geproduceerd tussen 1907 en 1913.

Spoor 122 tenslotte in sleuf 14 is herkenbaar als een lineaire structuur met een breedte van 0.75m. Gezien de positie en oriëntatie van deze structuur kan deze vrijwel zeker in verband gebracht worden met het oost-west verlopende gedeelte van de Tranchée du Nez.

6.4 Annexe perceel 142D

Het betreffende perceel werd verkend door middel van drie proefsleuven (sleuven 38 t.e.m. 40) en werden aangelegd in NW-ZO-richting.

In het totaal werden er slechts 17 archeologische sporen en 2 recente verstoringen aangetroffen en geregistreerd. Het gaat om gedeelten van mogelijke grote langwerpige (extractie?)kuilen, enkele greppelsegmenten die wijzen op perceelafbakening en verder nog enkele kleinere kuilen met onduidelijke functie. Omwille van de aard van de aangetroffen sporen en opvulling betreft het relatief recente sporen.



Figuur 34: Algemeen grondplan van perceel 142D

- Sleuf 38:

In proefsleuf 38, gesitueerd in de noordelijke helft van het terrein werden, in het centrale gedeelte van de sleuf, slechts twee sporen (spoor 215 en 216) en een recente verstoring aangetroffen. Spoor 215 betreft een 3,34 m breed greppelsegment. De opvulling bestaat uit een heterogene donkergrijze tot donkerbruine vulling, waarin geen archeologisch materiaal werd

aangetroffen. Spoor 216 kan geïnterpreteerd worden als een gedeelte van een kuil met een breedte van ca. 3,95m. De opvulling kenmerkt zich opnieuw door een heterogene donkergrijze tot donkerbruine vulling waarin geen archeologisch materiaal werd aangetroffen.

- Sleuf 39:

In sleuf 39 werden in het totaal 11 archeologische sporen aangetroffen (spoor 217 – 227). Spoor 217 betreft opnieuw een vrij breed greppelsegment met een overwegend N-Z-verloop en heeft een breedte van ca. 3,45m. De opvulling kenmerkt zich door een heterogene donkergrijze tot – bruine vulling waarin geen archeologisch materiaal werd aangetroffen. Vrijwel zeker kan het aangetroffen segment in associatie gebracht worden met greppelsegment 215 in sleuf 38.

Spoor 218 betreft opnieuw een gedeelte van een ca. 0,95 m brede perceelgreppel met N-Z-oriëntatie. Het spoor wordt aan de westelijke rand doorsneden door een ca. 3,40 m brede kuil (spoor 219). In de donkergrijze tot donkerbruine heterogenen opvulling werd er geen archeologisch materiaal aangetroffen. Mogelijk behoort het spoor, samen met spoor 216 in sleuf 38, tot eenzelfde langwerpige kuil die mogelijk als een extractiekuil voor het winnen van zand of leem kan geïnterpreteerd worden.

Onmiddellijk ten oosten ervan was er nog de aanwezigheid van een rechthoekige kuil met een lengte van 1,80 m en een breedte van 1, 14 m (spoor 220). De opvulling kenmerkt zich opnieuw door een heterogene donkergrijze tot donkerbruine vulling, waarin er geen archeologisch materiaal werd aangetroffen.

Een concentratie van 6 sporen (spoor 221 – 226) met vrij regelmatige tot onregelmatige vorm kon op het eerste zicht niet geïnterpreteerd worden en werd besloten om de cluster verder te evalueren door middel van een kijkvenster. Hieruit kon duidelijk afgeleid worden dat deze kan geïnterpreteerd worden als aparte vullingspakketten binnen een brede kuil.

Tenslotte werd in het uiterste westelijke einde van de sleuf nog een ca. 1,10 m breed lineair spoor aangetroffen die kan geïnterpreteerd worden als een gedeelte van een perceelgreppel (spoor 227).

- Sleuf 40:

In sleuf 40 werden 4 archeologische sporen aangetroffen (spoor 228 – 231). Spoor 228 in het uiterste zuidoostelijke deel van de sleuf betreft een ca. 1,50 m brede structuur met een N-Z-verloop, die als een gedeelte van een perceelgreppel kan geïnterpreteerd worden. De opvulling kenmerkt zich door een donkergrijze tot donkerbruine heterogenen vulling. Archeologisch materiaal werd niet aangetroffen. Wellicht behoort het spoor samen met spoor 215 uit sleuf 38 en spoor 217 uit sleuf 39 tot eenzelfde greppelstructuur.

Spoor 229 betreft opnieuw een gedeelte van een perceelgreppel met een N-Z- oriëntatie en heeft een breedte van ca. 1,15 m. De opvulling bestaat uit een heterogene donkerbeige tot donkergrijze vulling, waarin slechts enkele fragmenten afkomstig van bouwceramiek (daktegels, baksteen) werd aangetroffen. Naast de aanwezigheid van een fragment van een vlakke daktegel is er de aanwezigheid van een fragment afkomstig van een zogenaamde Holle (ook wel Boomse of gegolfde) dakpan en is algemeen te dateren in de 18de tot vroege 20ste eeuw.

Om inzicht te bekomen op het verdere verloop werd bijkomend een tweede kijkvenster aangelegd.

In het centrale gedeelte van de sleuf kwam nog een kleine rechthoekige kuil aan het licht met een lengte van 1,00 m en een breedte van 0, 63 m (spoor 230). In de donkerbruine heterogene opvulling werden slechts enkele fragmenten tactisch schroot afkomstig van artilleriebeschietingen tijdens de Eerste Wereldoorlog aangetroffen en dateert de opvulling van de kuil tijdens of na W.O.I.

Tenslotte is er nog de aanwezigheid van een gedeelte van een 3,50 m brede structuur en mogelijk behoort, gebaseerd op de aard van de vulling, breedte en oriëntatie, tot de grote kuil van sleuf 39, die opnieuw mogelijks in verband te brengen is met extractie.

7 Conclusie

Het uitgevoerde proefsleuvenonderzoek heeft toegelaten om een aantal nieuwe gegevens aan te reiken betreffende de occupatiegeschiedenis van het onderzochte gebied ten zuiden van de stad.

De vroegste sporen die binnen het onderzoeksgebied aan het licht kwamen, zijn een aantal onregelmatige greppelstructuren uit de Romeinse periode in het uiterste noordoostelijke gedeelte van het areaal en kunnen in verband gebracht worden met gestructureerde landindeling. Duidelijke sporen in de vorm van paalkuilen, endm. die wijzen op bewoningsstructuren werden echter niet aangetroffen.

Voor wat betreft het domein van de zuidelijke stadsuitbreiding heeft het uitgevoerde proefsleuvenonderzoek toegelaten om een aantal gekende historische gegevens te bevestigen, maar heeft ook enkele nieuwe en interessante inzichten naar voren gebracht.

Ten eerste heeft de interactie tussen de gekende historische bronnen, de in het landschap aanwezige relictten én de archeologische gegevens uit het proefsleuvenonderzoek, toegelaten om de ligging en omvang van de vroeg 15^{de} eeuwse zuidelijke stadsomwalling exact te bepalen. Uit het onderzoek is gebleken dat de stadsgracht, althans toch voor wat het zuidelijke gedeelte betreft, wel degelijk werd gerealiseerd. Het uiterst zuidelijke oost-west begrenzend grachtgedeelte had een breedte tussen de 8 en de 12m en sluit in het centrale gedeelte van het onderzoeksgebied aan op het noord-zuid verlopende grachtsegment. De noord-zuid verlopende stadsgracht heeft in het zuidelijke gedeelte een breedte van ca. 8m en vertoont een opvallende verbreding in het noordelijke gedeelte naar maar liefst 28m. De opvallende afbuiging in oostelijke richting ter hoogte van het noordelijke gedeelte van het grachtsegment wordt ook duidelijk weergegeven op het stadsplan van Deventer. Deze opvallende verbreding kan vooralsnog niet verklaard worden.

Ten tweede bracht het onderzoek ook duidelijke sporen aan het licht die wijzen op een overduidelijke uitgestrekte laatmiddeleeuwse buitenwijk gesitueerd binnen het door middel van de stadsgracht afgebakende areaal. De zone vertoont een duidelijke dense concentratie aan laatmiddeleeuwse sporen in de vorm van ruimtelijk gevarieerde greppel- en grachtstructuren die in verband te brengen zijn met perceelafbakening en uiteraard wijst op erfindeling en waterhuishouding. Verder is er nog de aanwezigheid van diverse aangelegde kuilen met uiteenlopende vorm en afmetingen en zijn in verband te brengen met mogelijke paalkuilen en afvalkuilen die vrijwel zeker in verband te brengen zijn met (houten) bewoningsstructuren. Enkele verstoorde resten van bakstenen poeren wijzen op de aanwezigheid van constructies opgetrokken in hout. Naast de aanwezigheid van mogelijke paalkuilen en een paar verstoorde restanten van bakstenen poeren, werden er geen duidelijke bewoningssporen in situ aangetroffen.

Ook voor mogelijke artisanale activiteiten zoals bijvoorbeeld metaalbewerking, lederbewerking, endm. werden er tijdens het onderzoek geen aanwijzingen teruggevonden.

De aanwezigheid van vrij veel archeologisch materiaal in de vorm van huishoudelijk gebruiks aardewerk, bouwceramiek (baksteen, daktegels) en dierlijk botmateriaal (slacht- en/of consumptieafval), wijst eveneens op bewoning in de loop van de 14^{de} tot 15^{de} eeuw binnen het areaal van de stadsgracht. Buiten de begrenzing van de stadsgracht werden, zoals verwacht, geen laatmiddeleeuwse sporen aangetroffen. Volgens de historische bronnen werd de buitenwijk omstreeks 1513 opgegeven na een zware brand. Bewoningssporen uit de 16^{de} eeuw of later werden dan bijgevolg ook niet aangetroffen. De ontstentenis aan sporen van na de opgave van de buitenwijk strookt met de gekende historische bronnen. Klaarblijkelijk werd het areaal inderdaad opgegeven en wellicht eerder aangewend als landbouwgebied. Mogelijk speelt ook de aanpassingen van de middeleeuwse stadsversterkingen naar een gebastioneerde

fortificatie van Diksmuide in de vroege 17^{de} eeuw een rol. Mogelijk werden de lagergelegen gronden via militaire verordeningen doelbewust gevrijwaard om tijdens belegeringen als schootsveld of als strategische inundatiegebied te kunnen fungeren, alhoewel dit hier niet kan aangetoond worden.

Ook op andere plaatsen zoals bijvoorbeeld te leper werden ten tijde van de bastionering van de stad door de Franse vestingbouwkundige Vauban, grote lager gelegen gedeelten buiten de stadsversterking opgenomen als strategische inundatiegebieden om het artilleriegeschut zo ver mogelijk van de stad af te houden.

Tenslotte heeft het onderzoek ook toegelaten meer inzicht te bekomen omtrent de aanwezige materiële resten uit de beginfase van de Eerste Wereldoorlog tijdens de bekende Slag om de IJzer na 14 oktober 1914. De via loopgravenkaarten geattesteerde Duitse Tranchée du Nez en Tranchée de la Pomme werden op meerdere plaatsen aangesneden. De aangetroffen segmenten wijzen op smalle structuren en vertonen in de proefsleuven een rechtlijnig of een L-vormig grondplan en wijzen respectievelijk op de aanwezigheid van firebay's en traversen zoals dit ook duidelijk weergegeven wordt op de loopgravenkaarten. Wat niet door de historische bronnen kan aangetoond worden is de aanwezigheid van eventuele interne structuren die wijzen op beschoeiing en/of loopplanken en kan enkel uit archeologisch onderzoek aangetoond worden. Bij het couperen van één traverse-segment bleek de structuur ondiep aangelegd en niet voorzien van enige interne structuren. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het gaat om vrij vroege structuren. Het proefsleuvenonderzoek liet ook toe inzicht te verschaffen in de bewaringstoestand en dan meer bepaald de graad van verstoring van de aangetroffen loopgraafstructuren door granaatinslagen afkomstig van artilleriegeschut. Het onderzoek toonde duidelijk aan dat de meeste granaatinslagen uiteraard niet toevallig gesitueerd zijn in de onmiddellijke nabijheid of ter hoogte van de aangesneden loopgraafsegmenten. Uit de proefsleuven is gebleken dat de aangetroffen loopgraafstructuren onder het opruimingspakket na het einde van WOI goed bewaard bleven.

De tijdens het veldwerk schaarse ingezamelde vondsten, aangetroffen in de opvulling van de loopgraafstructuren, geeft een blik in de bezetting van de linies, dit op het vlak van nationaliteit (Geallieerd vs Asmogendheden) en betreffende periode. Opvallend was dat bij het terreinonderzoek, met uitzondering van de gummikam uit spoor 98, er geen vondsten werden aangetroffen die in verband te brengen zijn met de Duitse bezetting na het terugdringen van de Fransen en Belgen achter de IJzer. Alle aangetroffen vondsten, die nagenoeg uitsluitend afkomstig zijn van militaire standaarduitrusting, wijzen op een duidelijk vroege Franse en Belgische aanwezigheid op het terrein en kunnen zonder twijfel in verband gebracht worden met de IJzerslag in oktober en november 1914. Wellicht bleef het nadien, althans voor wat dit gebied betreft, verder relatief rustig. Dit zou ook een mogelijke verklaring kunnen zijn waarom de Tranchée du Nez en de Tranchée de la Pomme in nagenoeg ongewijzigde vorm tot 1918 op de loopgravenkaarten worden weergegeven.

8 Onderzoeksvragen

- Zijn er sporen aanwezig die kunnen gelinkt worden aan de 15de eeuwse stadsomwalling?

Tijdens het uitgevoerde proefsleuvenonderzoek kon een gedeelte van de zuidelijke buitenste stadsgracht in kaart gebracht worden. Er kon tevens aangetoond worden dat de in het terrein aanwezige depressies zonder twijfel het gevolg zijn van de gedempte gracht.

- Vertaalt de 15de eeuwse bloeiperiode in de zuidelijke stadsuitbreiding zich ook in de bewoningssporen uit deze periode?

De aangetroffen sporen en structuren in de vorm van greppels, kuilen, endm. binnen het door de 15^{de} eeuwse stadsgracht omsloten areaal, behoren zonder twijfel tot een laatmiddeleeuwse buitenwijk. De mobiele vondsten en meer bepaald de aangetroffen aardewerkvondsten verwijzen duidelijk naar de materiele cultuur van de volle 14^{de} tot 15^{de} eeuw. Buiten de afbakening van de stadsgracht werden geen laatmiddeleeuwse sporen aangetroffen.

- Worden de cartografische aanwijzingen voor discontinuïteit in de bewoning vanaf de 17de eeuw op het terrein bevestigd?

Tijdens het vooronderzoek werden er geen archeologische sporen aangetroffen uit de periode na de opgave van de buitenwijk omstreeks het begin van de 16^{de} eeuw. Op de vraag wat de reden is voor ontstentenis aan bewoningssporen na ca. 1513, kon het uitgevoerde onderzoek geen antwoord bieden. Mogelijk was de uitbouw van een nieuwe stadsversterking van Diksmuide in de vroege 17^{de} eeuw hiervoor bepalend, waarbij o.a. het zuidelijke laaggelegen gebied een militaire rol toebedeeld kreeg als schootsveld of als inundatiegebied.

- In welke mate zijn sporen van Duitse loopgraafstructuren en mortierstelling bewaard gebleven?

De aangetroffen loopgraafstructuren bleken relatief goed bewaard. De aangetroffen structuur bestaande uit een reeks aaneengesloten kuilen, die mogelijk wijzen op schuttersputten, kunnen mogelijk met een mortierstelling in verband gebracht worden. Verder werden er hiervan geen sporen van teruggevonden.

9 Aanbeveling vervolgonderzoek

Omwille van het feit dat de aangetroffen sporenconcentratie in de centrale zone zonder twijfel in verband gebracht kan worden met een laatmiddeleeuwse buitenwijk én onmiddellijk gerelateerd is met de vroeg 15^{de} eeuwse zuidelijke stadsuitbreiding, door de geplande verkaveling op de betreffende terreinen onmiddellijk bedreigd wordt, dringt een diepgaand archeologisch onderzoek in de vorm van een vlakdekkende opgraving zich dan ook op.

Chronologisch kan de totstandkoming en opgave van de buitenwijk vrij nauw gedateerd worden, nl. tussen ca. 1404 en 1513.

Vooraf op vragen zoals: hoe was de buitenwijk intern georganiseerd? speelde de wijk een bepaalde sociaal-economische rol?, maar ook omtrent de bewaringstoestand van de aanwezige sporen en structuren, endm. kan enkel een antwoord geboden worden vanuit een doorgedreven archeologisch onderzoek, uiteraard gekoppeld aan een vernieuwd historisch onderzoek.

Om een duidelijk inzicht te verkrijgen in de interne ruimtelijke organisatie en bijhorende infrastructuur zoals bijvoorbeeld perceelafbakening, aanwezigheid van eventuele bewoningsstructuren of andere constructies in de vorm van paalkuilen en/of funderingen, dient de nadruk gelegd te worden op een vlakdekkende aanpak. De gedetailleerde studie van de aanwezige afvalkuilen en de aangetroffen archeologische vondsten kunnen een inzicht verschaffen in de materiële cultuur en daaraan gekoppeld de sociaal-economische status van de laatmiddeleeuwse buitenwijk.

Een uitgebreid archeologisch onderzoek kan ook uitsluitsel bieden op de vraag of er binnen de wijk bepaalde artisanale activiteiten werden beoefend zoals bijvoorbeeld metaalbewerking, leerlooien, textielnijverheid, enz.

Het uitvoeren van een aantal strategisch geplaatste coupes op het oostelijke en zuidelijke grachtgedeelte laat toe inzicht te verkrijgen in de aanlegdiepte, breedte, vorm van het grachtprofiel en de stratigrafische opbouw van de grachtvulling. Dit kan ook toelaten om met zekerheid te kunnen aantonen of er in de opvullingspakketten aanwijzingen terug te vinden zijn voor een eventuele buitenwal in de vorm van o.a. ingestoven of ingespoelde pakketten. De uitgevoerde coupes laten ook toe uit diverse vullingspakketten bulkstalen te nemen in verband met de ecologie betreffende het toenmalige landschap (pollen).

Aangezien de laatmiddeleeuwse zone in het zuiden en het oosten begrensd wordt door de stadsgracht en in het westen (zuidwestelijke zone) grotendeels verstoord bleek, wordt geopteerd om het gedeelte van de centrale zone met inbegrip van het noord-zuid en oost-west verlopende grachtgedeelte voor vervolgonderzoek af te bakenen (NW: N 44604, Z 192038; NO: N 44730, Z 192122; ZW: N 44656, Z 191881; ZO: N 44772, Z 191908, Figuur 34). Het vooropgestelde onderzoeksgebied heeft een oppervlakte van ca. 2,5ha.

Ook voor wat betreft de aangetroffen militaire infrastructuur in de vorm van o.a. loopgravenstelsels met de eventueel daaraan verbonden infrastructuur (o.a. shelters, geschutopstellingen, endm.) aangelegd tijdens en na de IJzerslag kan enkel inzicht verkregen worden in zowel ruimte (aanleg en evolutie van de stelsels) als in tijd (aanleg en gebruiksfases) van de afzonderlijke loopgraven via vlakdekkend archeologisch onderzoek. De aanleg van loopgravenstelsels werd in eerste instantie bepaald door militaire handleidingen en zijn dan ook historisch gekend, maar gaandeweg diende men inventief te werk te gaan om de infrastructuur te kunnen blijven handhaven doorheen de oorlog en net die lokale aanpassingen zijn niet te achterhalen via historische bronnen en kunnen enkel via de archeologie aangetoond en begrepen worden. Ook de gevolgen van de impact van artilleriebeschietingen op de infrastructuur kan nagenoeg uitsluitend door de archeologie aangetoond en verklaard worden.

Hieruit volgt onmiddellijk de vraag naar de bewaringstoestand van de aanwezige structuren, die eveneens enkel door middel van archeologisch onderzoek kan beantwoord worden. De studie van de aangetroffen vondsten verschaft inzicht in de militaire “materiële cultuur” (militaire standaarduitrusting), nationaliteit en datering. Door het feit dat de meeste loopgraafsegmenten eveneens geconcentreerd bleken in de centrale zone worden deze eveneens inbegrepen binnen de vooropgestelde afbakening voor verder onderzoek.



Figuur 34:

afbakening voor het op te graven areaal.

10 Bibliografie

- Bogemans, F., Baeteman, C. 2006: *Toelichting bij de Quartairgeologische Kaart. Kaartblad 19-20 Veurne – Roeselare. Een uitgave van de Vlaamse Oveheid, Dienst Natuurlijke Rijkdommen.*
- De Craene T., 2013. *Archeo Rapport 43: Archeologische sporen te Diksmuide – Tuinwijk. Desktopstudie*, Onuitgegeven rapport.
- De Meulemeester, J. 1981. *Circulaire vormen in het Vlaamse kustgebied*. Archaeologia belgica, 234, 56-57.
- De Meulemeester, J. 1986. *Burchten en Stadsontwikkeling: archeologische beschouwingen bij de kaarten van Jacob van Deventer*. Ten Duinen, Bulletin van het wetenschappelijk en Cultureel centrum van de Duinenabdij en de Westhoek, nr. 16, 73-91.
- De Meyer, M., & Pype, P., *Scars of the Great War (Western Flanders, Belgium)*. In: Scott, D, Babits, L and Haecker, C. (eds), *Fields of Conflict, volume 2 Nineteenth and Twentieth Century Fields of Conflict*, Greenwood Publishing Group, 2007.
- De Vos, L., *De Eerste Wereldoorlog*, 2003, 191p.
- Dewilde, M., Pype, P. & Wyffels, F. *Het kasteel van Diksmuide (W.-VI.)*, Archaeologia Mediaevalis, 27, 84.
- Dewilde, M., *Petit Paris. Een gemiste kans om de geschiedenis van Diksmuide verder te verdiepen*. Jaarboek 2012 Spaenhiers, 2013.
- Fierens, E., *Engelse Ontstekingsbuizen 1914-1918*, 2004.
- Griffith, P. *Fortifications of the Western Front 1914-18*. Osprey Publishing, 2004.
- Pype, P., Boncquet, T., & De Gryse, J, *Archeologisch onderzoek op de Gouden Leeuwsite (Diksmuide, prov. West-Vlaanderen)*, 2011, Sijsele. Archeo-Rapport Ruben Willaert bvba.
- Saunders, A., *Weapons of the Trench war 1914 – 1918*, Sutton Publishing, 2000.
- Stichelbaut, B., *Belgische militaire luchtfotografie tijdens W.O.I. Een bijdrage tot de Vlaamse "Battlefield Archaeology"*. Licentiaatsverhandeling Archeologie. Faculteit Letteren en Wijsbegeerte. Universiteit Gent, 2003-2004.

11 Lijst van figuren

Figuur 1: Topografische kaart met aanduiding van het onderzoeksgebied (AGIV)

Figuur 2: Algemeen grondplan met aanduiding van de proefsleuven en kijkvensters .

Figuur 3: Belgische loopgravenkaart met aanduiding van het onderzoeksgebied (Stadsarchief Diksmuide).

Figuur 4: Uittreksel bodemkaart (AGIV)

Figuur 5: Uittreksel Digitaal Hoogtemodel (AGIV)

Figuur 6: Uittreksel Digitaal Hoogte Model (AGIV)

Figuur 7: Bodemprofiel uit proefsleuf 4 (centrale zone) met een matig droge lemige zandbodem met gevlekte verbrokkelde B-horizont

Figuur 8: Visualisatie depressie 15de eeuwse “stadsgracht” op het terrein.

Figuur 9: Verticale luchtfoto met aanduiding van het onderzoeksgebied (AGIV 2007) en de visueel in het landschap aanwezig relictten.

Figuur 10: Kaart van Jacob van Deventer ca. 1550 met aanduiding van het onderzoeksgebied (Koninklijke Bibliotheek van België).

Figuur 11: Profielsondering proefsleuf 34.

Figuur 12: Algemeen grondplan van de noordoostelijke zone .

Figuur 13: Romeinse sporen aangetroffen in het kijkvenster.

Figuur 15: Voorzijde patroontas.

Figuur 15: Rugzijde patroontas.

Figuur 16: Detail serienummer op de voorzijde.

Figuur 17: Algemeen grondplan van de centrale zone .

Figuur 18: weergave stadsgracht

Figuur 19: Hersamengestelde waterkruik uit spoor 76

Figuur 20: Fragment van een Toffee – Apple mortiergranaat.

Figuur 21: Ensemble aangetroffen artilleriegranaten.

Figuur 22: Doorsnede van loopgraaf 79.

Figuur 23: “pakketje” 8mm Lebel-patronen.

Figuur 24: Duitse haarkam met aanduiding “Gloria”.

Figuur 25: Duitse haarkam met aanduiding “...NNOV. GUMMI. KAMM-C°. A.G...”.

Figuur 26: Spoor 096 met stoffelijke resten

Figuur 27: Algemeen grondplan van de zuidwestelijke zone .

Figuur 28: Profiel A van proefsleuf 12.

Figuur 29: Profiel A van proefsleuf 15.

Figuur 30: Profiel B van proefsleuf 15.

Figuur 31: Profiel B van proefsleuf 16.

Figuur 32: weergave van de V-vormige bastionsgracht op de kaart van Laurens, Van Iwaede en Mergaert uit 1752.

Figuur 33: Kaart van Popp met aanduiding van het onderzoeksgebied en restanten van het oude bastion (Stadsarchief Diksmuide).

12 Lijst van Bijlagen

- I. Algemeen sleuvenplan met aanduiding van sleuf- en spoornummers
- II. Algemeen grondplan van de noordwestelijke zone met aanduiding van sleuf- en spoornummers
- III. Algemeen grondplan van de centrale zone met aanduiding van sleuf- en spoornummers
- IV. Algemeen grondplan van de zuidwestelijke zone met aanduiding van sleuf- en spoornummers
- V. Algemeen grondplan van het annexe perceel 142D met aanduiding van sleuf- en spoornummers
- VI. Sporenlijst
- VII. Fotolijst
- VIII. Inventarislijst roerende archaeologica
- IX. Skeletfiche van stoffelijk overschot uit spoor 096

Inventarisnr.	WP	Spoor	Vlak	Laag	Materiaalcategorie	Aantal	Datering	Opmerking (tekeningnummer, beoogd onderzoek, ...)
1	8	96	1	1	Textiel	10	WERELDOORLOG I	
2	34	186	1	1	Textiel	23	WERELDOORLOG I	
3	1	6			Aardewerk	4	Late Middeleeuwen	4 wandfragmenten reducerend gebakken waar, gedraaid, zandvershraling
4	4	40			Aardewerk	1	Late Middeleeuwen	randfragment braadpan, verdikte afgeronde rand, loodglazuur aan binnenzijde, buitenzijde beroet
5	4	45			Bot	5		5 botfragmenten dierlijk, 2 kaakfragmenten.
6	4	45			Aardewerk	1	Late Middeleeuwen	1 wandfragmenten reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling
7	3	22			Aardewerk	6	Late Middeleeuwen	6 wandfragmenten reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling
8	4	37			Aardewerk	14	Late Middeleeuwen	8 fragmenten reducerend gebakken: 4 wandfragmenten, 4 bodemfragmenten met uitgeknepen standvinnen. 6 fragmenten roodgebakken: 5 wandfragmenten, 1 steelfragment van braadpan
9	4	18			Bot	6		6 fragmenten dierlijk bot
10	8	95			Aardewerk	1	postmiddeleeuws	1 randfragment Rijnlants steengoed van kan. Raeren, zoutglazuur. 16de-17de eeuw.
11	9	106			Aardewerk	4	Late Middeleeuwen	3 wandfragmenten reducerend gebakken, zandvershraling. 1 randfragment van kookpunt, bandvormige onversneden rand
12	9	106			Bot	2		2 fragmenten dierlijk bot
13	8	95			Aardewerk	12	Late Middeleeuwen	10 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 2 wandscherven roodgebakken, gedraaid, zandvershraling.
14	9	104			Aardewerk	8	Late Middeleeuwen	7 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 bodemfragmenten met aanzet uitgeknepen standvin
15	8	98			Aardewerk	3	Late Middeleeuwen	2 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 randscherf van kom, blokvormige onderstelden rand.
16	7	78			Aardewerk	21	Late Middeleeuwen	10 wandfragmenten reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 oorfragment van kan, rolrond. 1 randfragment braadpan, afgeronde rand. 7 wandscherven roodgebakken, gedraaid, zandvershraling, loodglazuur. 2 wandscherven hoogversierd
17	14	124			Bot	2		2 fragmenten dierlijk bot
18	8	92			Bot	2		2 fragmenten dierlijk bot
19	9	105			Aardewerk	2	Late Middeleeuwen	1 wandfragmenten reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 wandscherven roodgebakken, gedraaid, zandvershraling
20	3	24			Aardewerk	4	Late Middeleeuwen	1 wandscherf reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 3 fragmenten van daktegels, roodgebakken.
21	14	125			Aardewerk	12	Late Middeleeuwen	10 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 wandscherf roodgebakken, 1 bodemfragment van kan, vlakke bodem, roodgebakken, loodglazuur
22	14	123			Aardewerk	25	Late Middeleeuwen	20 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 bodemfragment van kan, reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling, vlakke voet. 1 randfragment van kookpot, bandvormige rand, reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 2 bodemfragmenten van kan, uitgeknepen standing, Rijnlants steengoed (Langerwehe).

Inventarisnr.	WP	Spoor	Vlak	Laag	Materiaal categorie	Aantal	Datering	Opmerking (tekeningnummer, beoogd onderzoek, ...)
23	8	91			Aardewerk	22	Late Middeleeuwen	8 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 3 randscherven van kookpot. 1 bodemfragment van kannetje, vlakke standvoet. 4 wandscherven roodgebakken, gedraaid, zandvershraling, loodglazuur. 2 randfragmenten van grape, eenvoudig afgerond. 3 wandscherven Rijnlands steengoed (Raeren), zoutglazuur.
24	15	129			Aardewerk	1	Late Middeleeuwen	1 randfragment van braadpan, roodgebakken, gedraaid, zandvershraling, verdikte afgeronde rand.
25	8	98			Kunststof	1	WERELDOORLOG I	fragment van een haarkam: " Gloria", " ...NNOV. GUMMI KAMM-C". A.G...."
26	15	151			Bot	1		1 fragment dierlijk bot
27	14	123			Bot	6		6 fragmenten dierlijk botmateriaal
28	14	125				10		10 fragmenten dierlijk botmateriaal
29	15	132			Bot	25		25 fragmenten dierlijk botmateriaal
30	15	128			Aardewerk	9	Late Middeleeuwen	7 wandfragmenten reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 randfragment van kookpot, blokvormig. 1 bodemfragment van kan, gedraaide standvoet
31	15	132			Aardewerk	22	Late Middeleeuwen	14 wandscherven reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling. 2 randfragmenten van kookpot, bandvormige rand met binnenlip. 2 randfragmenten van kom, bandvormige ondersneden rand. 1 wandfragment roodgebakken, gedraaid, zandvershraling. 1 wandfragment hoogversierd, roodgebakken. 1 fragment van deksel, roodgebakken. 1 wandfragment Rijnlands steengoed (Langerwehe), engobe en zoutglazuur.
32	8	194			Aardewerk	19	Late Middeleeuwen	19 fragmenten afkomstig van kookpot, bandvormige ondersneden rand, reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling
33	16	162			Glas	1	WERELDOORLOG I	1 fragment fles, groengekleurd, malgevormd, opdruk: " ...MOSERUM BAILLY. ...RIS - BRUXELLES", vlakke bodem met opdruk: " 1369".
34	8	98			Aardewerk	16	Late Middeleeuwen	
35		212			Aardewerk			
36	39	225			Aardewerk	2	Late Middeleeuwen	1 wandfragment reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling, 1 wandfragment roodgebakken, zandvershraling
37	39	224			Aardewerk	2	?	2 wandfragmenten reducerend gebakken, handgevormd?
38	39	226			Aardewerk	2	postmiddeleeuws	2 wandfragmenten roodgebakken, gedraaid, zandvershraling, loodglazuur
39	39	226			Aardewerk	2	postmiddeleeuws	1 wandfragment reducerend gebakken, gedraaid, zandvershraling, 1 wandfragment roodgebakken, gedraaid, zandvershraling
40	39	229			Bouwcramiek	4	Nieuwe Tijd	2 fragmenten van daktegels, roodgebakken, 1 fragment van een Holle dakpan, roodgebakken, 1 fragment van een baksteen (L. ?, Br. 12cm, D. 6 cm)
41	1	11			Metaal	1	WERELDOORLOG I	Duitse 7,92mm oefenpatroon

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 001
Spoor 001
Werkput 1
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 20/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 002
Spoor 002
Werkput 1
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 20/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 003**Spoor** 003**Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 004**Spoor** 004**Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 005

Spoor 005

Werkput 1

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 20/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 006

Spoor 006

Werkput 1

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 20/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 007
Spoor 007
Werkput 1
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 20/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 008
Spoor 008
Werkput 1
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 20/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 009**Spoor** 009**Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 010**Spoor** 010**Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 011**Spoor** 011**Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 012**Spoor** 012**Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 012

Spoor 012

Werkput 1

Vlak 1

Windrichting Noordwest

Datum 20/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 013

Spoor

Werkput 1

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 20/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 014**Spoor****Werkput** 1**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 014**Spoor** 015**Werkput** 2**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 015

Spoor 016

Werkput 1

Vlak 1

Windrichting Zuidoost

Datum 20/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 016

Spoor 017

Werkput 2

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 20/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 017**Spoor** 018**Werkput** 2**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 018**Spoor** P1**Werkput** 2**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 20/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 019

Spoor 019

Werkput 2

Vlak 1

Windrichting

Datum 20/08/2013

Aard

Beschrijving



Fotonummer 020

Spoor 020

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 20/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 021**Spoor** 021**Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 20/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 022**Spoor** 023**Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 023**Spoor** 024**Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 024**Spoor** 025**Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 025

Spoor 026

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 026

Spoor 027

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 027**Spoor** 028**Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 028**Spoor** 029**Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 029
Spoor 030
Werkput 3
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 21/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 030
Spoor 031
Werkput 3
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 21/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 031

Spoor 032

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 32

Spoor 033

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 033

Spoor 034

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 034

Spoor 035

Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 035

Spoor



Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 21/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



Fotonummer 035

Spoor



Werkput 3

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 21/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 036
Spoor 036
Werkput 4
Vlak 1
Windrichting Zuidwest
Datum 21/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 037
Spoor 037
Werkput 4
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 21/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 038**Spoor** 038**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 039**Spoor** 039**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 040
Spoor 040
Werkput 4
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 21/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 041
Spoor 041
Werkput 4
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 21/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 042**Spoor** 042**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 043**Spoor** 043**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 044**Spoor** 044**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 045**Spoor** 045**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 046

Spoor 046

Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 047

Spoor 047

Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 048**Spoor** P2**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 21/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 049**Spoor** 048**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 21/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 049

Spoor 048

Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 050

Spoor 049

Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 051

Spoor 050

Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 052

Spoor 051

Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 21/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 053

Spoor



Werkput 4

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 21/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



Fotonummer 053

Spoor



Werkput

Vlak

Windrichting

Datum 21/08/2013

Aard

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 054
Spoor 053
Werkput 5
Vlak 1
Windrichting Zuidwest
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 055
Spoor 054
Werkput 5
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 056
Spoor 055
Werkput 5
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 057
Spoor 056
Werkput 5
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 058

Spoor 057

Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Zuidoost

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 059

Spoor 058

Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 059

Spoor 058

Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 060

Spoor 059

Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 061**Spoor** 60**Werkput** 5**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 062**Spoor** 61**Werkput** 5**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 064
Spoor 063
Werkput 5
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 65
Spoor 067
Werkput 5
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 066

Spoor p3

Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Noordwest

Datum 23/08/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving



Fotonummer 067

Spoor

Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 23/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 067

Spoor



Werkput 5

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 068

Spoor 072



Werkput 6

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving

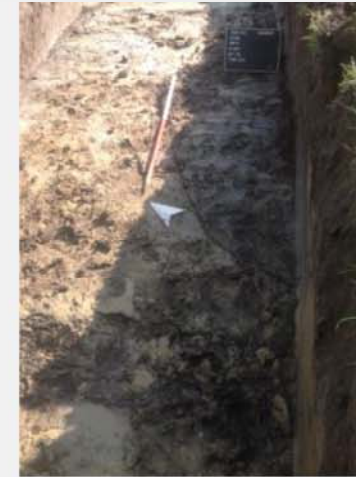


[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 069**Spoor****Werkput** 6**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 070**Spoor****Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 23/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 070**Spoor****Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 23/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 071**Spoor** 075**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 072
Spoor 076
Werkput 7
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 073
Spoor 077
Werkput 7
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 23/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 074**Spoor** 078**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 075**Spoor** 079**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 075**Spoor** 079**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 076**Spoor** 080**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 077**Spoor** 081**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 079**Spoor** 86**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 080

Spoor 088

Werkput 7

Vlak 1

Windrichting Zuid

Datum 23/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 082

Spoor

Werkput 7

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 23/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 082**Spoor****Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 23/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 089**Spoor** 089**Werkput** 7**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 23/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 090
Spoor
Werkput 8
Vlak .
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Wandprofiel
Beschrijving Wandprofiel 001



Fotonummer 091
Spoor 090
Werkput 8
Vlak 1
Windrichting Noordnoordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 092

Spoor 092

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting Noordnoordoost

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 093

Spoor 093

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 094**Spoor** 094**Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 095**Spoor** 095**Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 096

Spoor 096

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting Noordwest

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 097

Spoor 097

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 098**Spoor** 098**Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 099**Spoor** 099**Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 100
Spoor 100
Werkput 8
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 101
Spoor
Werkput 9
Vlak .
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Wandprofiel
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 102
Spoor 101
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 103
Spoor 102
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 104
Spoor 103
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 105
Spoor 104
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 106
Spoor 105
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 107
Spoor 106
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 108
Spoor 107
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 109
Spoor 108
Werkput 9
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 110**Spoor** 109**Werkput** 9**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 111**Spoor****Werkput** 10**Vlak** .**Windrichting** Noordwest**Datum** 26/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 112

Spoor 110

Werkput 10

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 113

Spoor

Werkput 11

Vlak .

Windrichting Zuidoost

Datum 26/08/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 114**Spoor** 111**Werkput** 13**Vlak** 1**Windrichting** West**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 115**Spoor** 112**Werkput** 13**Vlak** 1**Windrichting** West**Datum** 26/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 116

Spoor 113

Werkput 13

Vlak 1

Windrichting West

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 117

Spoor 114

Werkput 13

Vlak 1

Windrichting West

Datum 26/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 118
Spoor 115
Werkput 13
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 119
Spoor 116
Werkput 13
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 120
Spoor 117
Werkput 13
Vlak 1
Windrichting West
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 121
Spoor
Werkput 14
Vlak .
Windrichting Zuidzuidoost
Datum 26/08/2013
Aard Wandprofiel
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 121
Spoor 118
Werkput 14
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 122
Spoor 119
Werkput 14
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 123
Spoor 120
Werkput 14
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 124
Spoor 121
Werkput 14
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 26/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 125**Spoor** 122**Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 126**Spoor** 123**Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 127**Spoor** 124**Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 128**Spoor** 125**Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 129**Spoor** 126**Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 130**Spoor** 127**Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 131**Spoor****Werkput** 15**Vlak** .**Windrichting** Noordoost**Datum** 27/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 132**Spoor** 128**Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 133**Spoor** 129**Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 134**Spoor** 130**Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 135**Spoor** 131**Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 136**Spoor** 151**Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 137

Spoor 132

Werkput 15

Vlak 1

Windrichting Noordwestwest

Datum 27/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 138

Spoor 133

Werkput 16

Vlak 1

Windrichting Noordwestwest

Datum 27/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 139**Spoor** 134**Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 140**Spoor** 135**Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 141**Spoor** 136**Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 142**Spoor** 137**Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 143**Spoor** 138**Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 144**Spoor** 139**Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 145**Spoor** 140**Werkput** 17**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 146**Spoor****Werkput** 19**Vlak** .**Windrichting** Noordoost**Datum** 27/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 147**Spoor****Werkput** 20**Vlak** .**Windrichting** Noordwest**Datum** 27/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 148**Spoor** 141**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 149
Spoor 142
Werkput 20
Vlak 1
Windrichting Noordnoordoost
Datum 27/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 150
Spoor 143
Werkput 20
Vlak 1
Windrichting Noordnoordoost
Datum 27/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 151**Spoor** 144**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 152**Spoor** 145**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 153
Spoor 146
Werkput 20
Vlak 1
Windrichting Noordwest
Datum 27/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 154
Spoor 147
Werkput 20
Vlak 1
Windrichting Noordnoordoost
Datum 27/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 155**Spoor** 148**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 27/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 156**Spoor** 149**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 157**Spoor** 150**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 158**Spoor** 152**Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 159

Spoor 153

Werkput 20

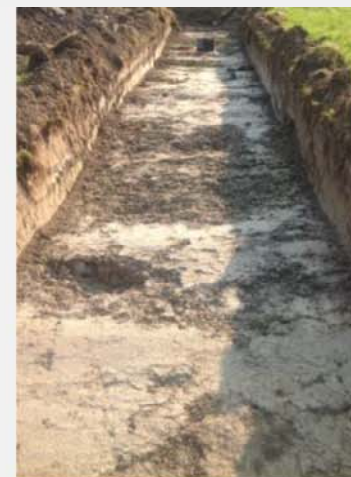
Vlak 1

Windrichting Noordnoordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 160

Spoor

Werkput 21

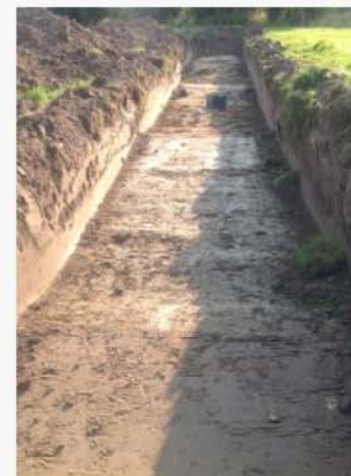
Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 161
Spoor 154
Werkput 21
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 162
Spoor 155
Werkput 21
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 163**Spoor** 156**Werkput** 21**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 164**Spoor****Werkput** 21**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 165

Spoor



Werkput 22

Vlak 1

Windrichting Noordnoordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



Fotonummer 166

Spoor



Werkput 22

Vlak .

Windrichting West

Datum 28/08/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 167
Spoor 154
Werkput 21
Vlak 1
Windrichting Noordnoordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 168
Spoor
Werkput 23
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Overzichtsfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 169

Spoor



Werkput 23

Vlak .

Windrichting West

Datum 28/08/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving



Fotonummer 170

Spoor 157



Werkput 23

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 171

Spoor



Werkput 24

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



Fotonummer 172

Spoor



Werkput 24

Vlak .

Windrichting West

Datum 28/08/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 173
Spoor 158
Werkput 24
Vlak 1
Windrichting West
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 174
Spoor 159
Werkput 24
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 175

Spoor 160

Werkput 24

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 176

Spoor

Werkput 25

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 177**Spoor****Werkput** 25**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 178**Spoor** 161**Werkput** 25**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 179
Spoor 162
Werkput 25
Vlak 1
Windrichting Zuidzuidoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 180
Spoor
Werkput 26
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Overzichtsfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 181**Spoor****Werkput** 26**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 182**Spoor** 163**Werkput** 26**Vlak** 1**Windrichting** Zuidzuidoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 183

Spoor 164

Werkput 26

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 184

Spoor 165

Werkput 26

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 185

Spoor 166

Werkput 26

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 186

Spoor

Werkput 27

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 187**Spoor****Werkput** 27**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 188**Spoor** 167**Werkput** 27**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 189
Spoor 168
Werkput 27
Vlak 1
Windrichting Noordnoordwest
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 190
Spoor
Werkput 28
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Overzichtsfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 191**Spoor****Werkput** 28**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 192**Spoor** 169**Werkput** 28**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 193

Spoor 170

Werkput 28

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 194

Spoor

Werkput 29

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 195**Spoor****Werkput** 29**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 196**Spoor** 171**Werkput** 29**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 197**Spoor****Werkput** 30**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 198**Spoor****Werkput** 30**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 199
Spoor 172
Werkput 30
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 200
Spoor 173
Werkput 30
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



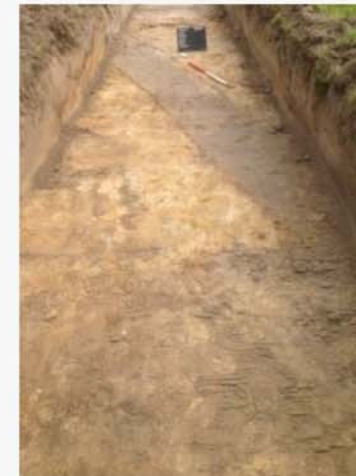
[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 201**Spoor****Werkput** 31**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 202**Spoor****Werkput** 31**Vlak** 1**Windrichting** Noordwest**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 203
Spoor 174
Werkput 31
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 204
Spoor 175
Werkput 31
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 205**Spoor****Werkput** 32**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 206**Spoor****Werkput** 32**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 207

Spoor 176

Werkput 32

Vlak 1

Windrichting Zuidoostoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 208

Spoor 177

Werkput 32

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 209**Spoor** 178**Werkput** 32**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 210**Spoor** 179**Werkput** 32**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 211

Spoor 180

Werkput 32

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 212

Spoor

Werkput 33

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 213**Spoor** 181**Werkput** 33**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 214**Spoor** 182**Werkput** 33**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 215**Spoor****Werkput** 33**Vlak** .**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 216**Spoor** 183**Werkput** 33**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 217**Spoor****Werkput** 34**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving****Fotonummer** 218**Spoor** 184**Werkput** 34**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 219**Spoor** 185**Werkput** 34**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 220**Spoor****Werkput** 34**Vlak** .**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 221

Spoor 186

Werkput 34

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



Fotonummer 222

Spoor

Werkput 35

Vlak 1

Windrichting Noordoost

Datum 28/08/2013

Aard Overzichtsfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 223**Spoor** 187**Werkput** 35**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 224**Spoor****Werkput** 35**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 225
Spoor 188
Werkput 35
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



Fotonummer 226
Spoor 189
Werkput 35
Vlak 1
Windrichting Noordoost
Datum 28/08/2013
Aard Vlakfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 227**Spoor** 190**Werkput** 35**Vlak** 1**Windrichting** Noordoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving****Fotonummer** 228**Spoor****Werkput** 36**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 229**Spoor****Werkput** 36**Vlak** .**Windrichting** Zuidzuidwest**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 230**Spoor** 191**Werkput** 36**Vlak** 1**Windrichting** Oost**Datum** 28/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 231**Spoor****Werkput** 6**Vlak** .**Windrichting** Oost**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 232**Spoor****Werkput** 3**Vlak** .**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 233**Spoor****Werkput** 1**Vlak** .**Windrichting** West**Datum** 28/08/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 234**Spoor****Werkput** 35**Vlak** 1**Windrichting** Oost**Datum** 28/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 1

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 235**Spoor****Werkput** 31**Vlak** 1**Windrichting** Oost**Datum** 29/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 2**Fotonummer** 236**Spoor** 159**Werkput** 24**Vlak** 1**Windrichting** Noordwestwest**Datum** 29/08/2013**Aard** Profielfoto**Beschrijving** Coupefoto Kijkvenster 3

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 237**Spoor****Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 29/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 4**Fotonummer** 238**Spoor** 192**Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Zuidoostoost**Datum** 29/08/2013**Aard** Vlakfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 239**Spoor****Werkput** 4**Vlak** 1**Windrichting** Zuidzuidoost**Datum** 29/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 4**Fotonummer** 240**Spoor****Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** West**Datum** 29/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 5

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 241**Spoor****Werkput** 3**Vlak** 1**Windrichting** West**Datum** 29/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 6**Fotonummer** 242**Spoor****Werkput** 20**Vlak** 1**Windrichting** Zuidzuidoost**Datum** 29/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 8

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 243**Spoor****Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting** Noordnoordwest**Datum** 30/08/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster 10**Fotonummer** 244**Spoor** 193-197**Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting** West**Datum** 2/09/2013**Aard** Overzichtsfoto**Beschrijving** Kijkvenster overzicht

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 245

Spoor 193

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving



Fotonummer 246

Spoor 194

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving Kijkvenster



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 247

Spoor 195

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving kijkven



Fotonummer 0248

Spoor 0196

Werkput 8

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving Kijkvenster



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 0249**Spoor** 0197**Werkput** 8**Vlak** 1**Windrichting****Datum** 2/09/2013**Aard****Beschrijving** Kijkvenster**Fotonummer** 249**Spoor** 199**Werkput** 35**Vlak** 1**Windrichting** Oost**Datum** 12/09/2013**Aard** Profielfoto**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 249
Spoor 199
Werkput 35
Vlak 1
Windrichting Oost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



Fotonummer 0250
Spoor 098
Werkput 8
Vlak 1
Windrichting
Datum 2/09/2013
Aard
Beschrijving Kijkvenster



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 250
Spoor 210
Werkput 33
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



Fotonummer 250
Spoor 210
Werkput 33
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 250
Spoor 210
Werkput 33
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



Fotonummer 250
Spoor 210
Werkput 33
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 0251

Spoor 098



Werkput 8

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving

Fotonummer 0251

Spoor 079



Werkput 7

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving Kijkvenster



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 251
Spoor 079
Werkput 7
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



Fotonummer 251
Spoor 079
Werkput 7
Vlak 1
Windrichting Zuidoost
Datum 12/09/2013
Aard Profielfoto
Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 0252

Spoor 175

Werkput 31

Vlak 1

Windrichting Noord

Datum 2/09/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving Kijkvenster



Fotonummer 252

Spoor 211

Werkput 7

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 12/09/2013

Aard Vlakfoto

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 0253

Spoor 174

Werkput 31

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving



Fotonummer 0254

Spoor 0198

Werkput 31

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 255

Spoor 199

Werkput 35

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving



Fotonummer 256

Spoor 200

Werkput 35

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 257

Spoor 201

Werkput 35

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving Kijkvenster



Fotonummer 0258

Spoor 202

Werkput 12

Vlak 1

Windrichting

Datum 2/09/2013

Aard

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 0259**Spoor** 0203**Werkput** 12**Vlak** 1**Windrichting****Datum** 2/09/2013**Aard****Beschrijving****Fotonummer** 260**Spoor****Werkput** 12**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 2/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving** profiel a

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 261**Spoor****Werkput** 13**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 2/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving** profiel a**Fotonummer** 262**Spoor****Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 262**Spoor****Werkput** 14**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving****Fotonummer** 263**Spoor****Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 263

Spoor

Werkput 15

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 3/09/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving met aflijning



Fotonummer 264

Spoor

Werkput 15

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 3/09/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving



[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 264**Spoor****Werkput** 15**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving** met aflijning**Fotonummer** 265**Spoor****Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)**Fotonummer** 265**Spoor****Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving** met aflijning, profiel A**Fotonummer** 266**Spoor****Werkput** 16**Vlak** 1**Windrichting** Zuidwest**Datum** 3/09/2013**Aard** Wandprofiel**Beschrijving**

[Nieuwe foto](#)[foto's naar PDF](#)[Afdrukken](#)[Sporen](#)[Lijsten](#)

Fotonummer 266

Spoor



Werkput 16

Vlak 1

Windrichting Zuidwest

Datum 3/09/2013

Aard Wandprofiel

Beschrijving met aflijning, B



Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
1	1	1	141	166			Onregelmatig	Donkergrijs	Kleiig zand				
2	1	1	140	61			Lineair	Bruin	Kleiig zand				
3	1	1	92	74			Rond	Bruin	Kleiig zand				
4	1	1	131	118			Onregelmatig	Donkergrijs	Kleiig zand				
5	1	1	256	200			Rechthoekig	Lichtbeige	Kleiig zand				
6	1	1	86	95			Rond	Lichtgrijs	Kleiig zand				
7	1	1	237	165			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
8	1	1	165	67			Lineair	Donkergrijs	Kleiig zand				
9	1	1	49	16			Onregelmatig	Lichtgrijs	Kleiig zand				
10	1	1	85	65			Ovaal	Bruin	Kleiig zand				
11	1	1	55	30			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
12	1	1					Lineair	Bruin	Kleiig zand				
13	1	1											
14	1	1											
15	2	1	112	93			Niervormig	Donkergrijs	Kleiig zand				
16	1	1	60	42			Rond	Donkergrijs	Kleiig zand				
17	2	1	395	131			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
18	2	1		200			Rechthoekig	Donkerbruin	Kleiig zand				
19	2	1	140	69			Lineair	Lichtbruin	Kleiig zand				
20	3	1	550	200			Onregelmatig	Grijs	Kleiig zand				
21	3	1	126	103			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
22	3	1											
23	3	1	148	71			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
24	3	1	246	200			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
25	3	1	200	67			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
26	3	1	200	104			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
27	3	1	583	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
28	3	1	101	76			Ovaal	Lichtgrijs	Kleiig zand				
29	3	1	251	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
30	3	1	193	67			Lineair	Lichtgrijs	Kleiig zand				
31	3	1	247	200			Onregelmatig		Kleiig zand				

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
32	3	1	200	159			Ovaal	Lichtgrijs	Kleiig zand				
33	3	1	216	83			Ovaal	Lichtgrijs	Kleiig zand				
34	3	1	549	200			Trapezium	Bruin	Kleiig zand				
35	3	1	573	200			Onregelmatig	Bruin	Kleiig zand				
36	4	1		200			Rechthoekig	Donkerbruin	Kleiig zand				
37	4	1	77	49			Rond	Donkergrijs	Kleiig zand				
38	4	1	99	74			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
39	4	1	225	121			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
40	4	1	297	200			Rechthoekig	Donkerbruin	Kleiig zand				
41	4	1	23	20			Rond	Donkergrijs	Matig grof zand				
42	4	1	86	36			Afgerond rechthoekig	Donkergrijs	Kleiig zand				
43	4	1	200	195			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
44	4	1	124	98			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
45	4	1	208	127			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
46	4	1	229	72			Ovaal	Lichtgrijs	Zware klei				
47	4	1	317	200			Onregelmatig	Lichtgrijs	Matig grof zand				
48	4	1		200			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
49	4	1	200	197			Lineair	Lichtgrijs	Matig grof zand				
50	4	1	412	134			Lineair	Lichtgrijs	Matig grof zand				
51	4	1	1088	200			Trapezium	Bruin	Matig grof zand				
52	7	1	47	22			Rechthoekig						
53	5	1	215	200			Lineair	Donkerbruin	Matig grof zand				
54	5	1	75	73			Ovaal	Donkerbruin	Matig grof zand				
55	5	1	123	70			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
56	5	1	70	38			Rond	Donkerbruin	Matig grof zand				
57	5	1	102	82			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
58	5	1	126	264			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
59	5	1	w157	90			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
60	5	1	115	56			Ovaal	Donkerbruin	Matig grof zand				
61	5	1	1000	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
62	5	1		200			Onregelmatig		Kleiig zand				

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
63	5	1	250	200			Afgerond rechthoekig	Donkerbruin	Kleiig zand				
64	5	1		200			Rechthoekig	Donkerbruin	Kleiig zand				
65	5	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
66	5	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
67	5	1	200	58			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
68	5	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
69,707	5	1					Onregelmatig	Beige	Kleiig zand				
72	6	1	1100	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
73	6	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
74	6	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
75	7	1	86	80			Rond	Donkergrijs	Kleiig zand				
76	7	1	193	69			Onregelmatig	Donkergrijs	Kleiig zand				
77	7	1	307	200			Rechthoekig	Donkerbruin	Kleiig zand				
78	7	1	280	200			Rechthoekig	Donkergrijs	Kleiig zand				
79	7	1	273	60			Onregelmatig	Donkergrijs	Kleiig zand				
80	7	1	76	75			Rond	Donkerbruin	Kleiig zand				
81	7	1	340	173			Onregelmatig	Donkergrijs	Kleiig zand				
82	7	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
83	7	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
84	7	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
85	7	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
86	7	1	200	110			Lineair	Donkergrijs	Kleiig zand				
87	7	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
88	7	1	55	41			Ovaal	Donkergrijs	Kleiig zand				
89	7	1	240	92			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
90	20	1	507	200			Rechthoekig	Donkergrijs	Lichte klei				
91	8	1	1180	200			Onregelmatig						
92	8	1	302	145			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
93	8	1	531	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
94	8	1	200	59			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
95	8	1	348	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Lichte klei				

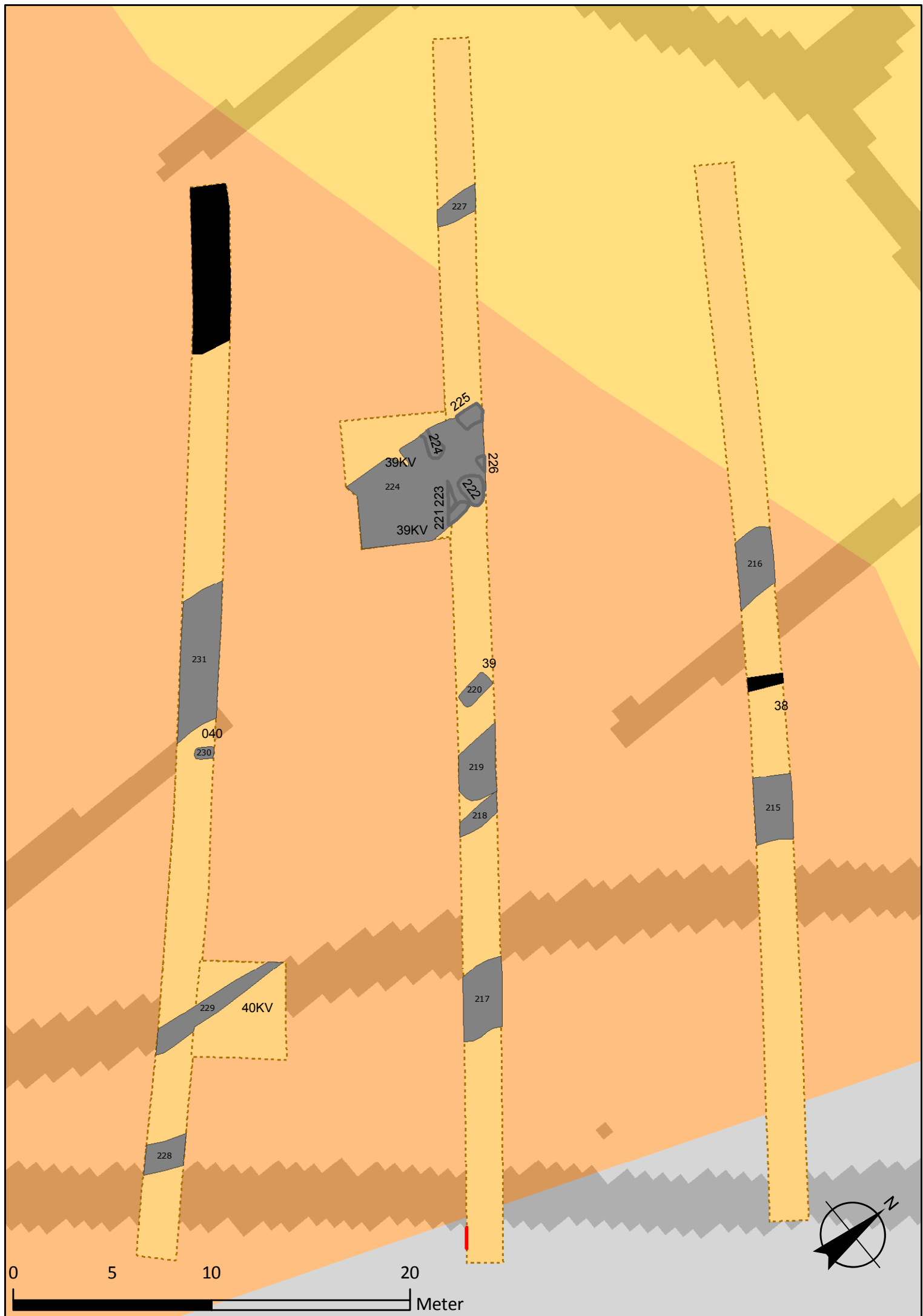
Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
96	8	1	125	45			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
97	8	1	208	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Lichte klei				
98	8	1	778	174			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
99	8	1	200	52			Lineair	Donkergrijs	Lichte zanderige klei				
100	8	1	170	168			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
101	9	1	63	48			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
102	9	1	161	146			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
103	9	1	181	104			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
104	9	1	200	178			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
105	9	1	200	116			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
106	9	1	102	74			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
107	9	1	296	200			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
108	9	1	129	114			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
109	9	1	637	88			Ovaal	Lichtbruin	Lichte klei				
110	10	1	200	159			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
111	13	1	115	102			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
112	13	1	285	145			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
113	13	1	395	180			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
114	13	1	419	200			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
115	13	1	141	43			Niervormig	Donkergrijs	Lichte klei				
116	13	1	387	200			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
117	13	1	301	200			Lineair		Lichte klei				
118	14	1	95	85			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
119	14	1	215	154			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
120	14	1	179	176			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
121	14	1	78	73				Donkergrijs	Lichte klei				
122	14	1	200	75			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
123	14	1	200	38			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
124	14	1	122	98			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
125	14	1	215	193			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
126	14	1	364	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				


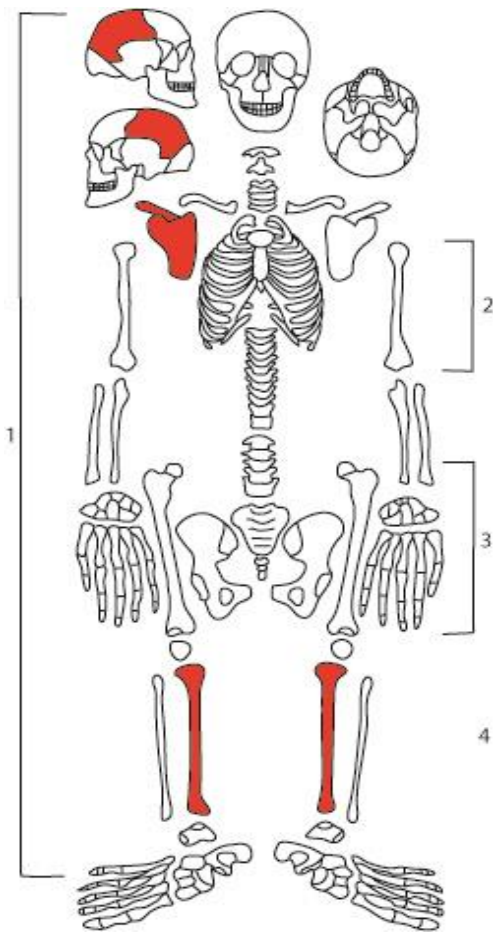
Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
127	15	1	200	187			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
128	15	1	80	65			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
129	15	1	118	50			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
130	15	1	173	51			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
131	15	1	323	124			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
132	15	1	...	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
133	16	1	200	46			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
134	16	1	1294	2			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
135	16	1	200	93			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
136	16	1	300	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
137	16	1	237	57			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
138	16	1	82	76			Ovaal	Donkergroen	Lichte klei				
139	16	1	183	131			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
140	17	1	124	70			Onregelmatig	Donkergrijs					
141	20	1	109	83			Ovaal	Lichtbruin	Lichte klei				
142	20	1	126	120			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
143	20	1	200	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
144	20	1	485	200			Onregelmatig	Lichtgrijs	Lichte klei				
145	20	1	316	54			Lineair	Lichtgrijs	Lichte klei				
146	20	1	121	5			Ovaal	Donkergeel	Lichte klei				
147	20	1	361	200			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
148	20	1	200	57			Lineair	Lichtgrijs	Lichte klei				
149	20	1	251	200			Onregelmatig	Lichtgrijs	Lichte klei				
150	20	1	252	133			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
151	15	1	70	27			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
152	20	1	107	98			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
153	20	1		200				Lichtgrijs	Lichte klei				
154	21	1	200	179			Lineair	Donkerbruin	Matig grof zand				
155	21	1	200	66			Lineair	Bruin	Matig grof zand				
156	21	1	112	88			Rond	Bruin	Kleiig zand				
157	23	1		200			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
158	24	1	64	62			Ovaal	Lichtgrijs	Lichte klei				
159	24	1	200	47			Lineair	Lichtgrijs	Lichte klei				
160	24	1	238	200			Lineair	Donkerbruin	Lichte klei				
161	25	1	226	2			Lineair	Donkerbruin	Lichte klei				
162	25	1	110	82			Ovaal	Lichtgrijs	Lichte klei				
163	26	1	85	43			Ovaal	Lichtgrijs	Lichte klei				
164	26	1	200	121			Lineair	Lichtgrijs	Lichte klei				
165	26	1	359	200			Rond	Donkergrijs	Lichte klei				
166	26	1	200	32			Lineair	Lichtgroen	Lichte klei				
167	27	1	180	126			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
168	27	1	244	78			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
169	28	1	172	144			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
170	28	1	465	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
171	29	1	200	48			Lineair	Lichtgrijs	Lichte klei				
172	30	1	200	54			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
173	30	1	200	106			Lineair	Donkerbruin	Kleiig zand				
174	31	1	263	200			Onregelmatig	Donkerbruin	Matig grof zand				
175	31	1	518	68			Lineair	Donkerbruin	Matig grof zand				
176	32	1	64	62			Ovaal	Donkergrijs	Kleiig zand				
177	32	1	200	146			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
178	32	1	44	41			Rond	Donkergrijs	Lichte klei				
179	32	1	302	124			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
180	32	1	200	28			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
181	33	1	650	184			Onregelmatig	Lichtgrijs	Lichte klei				
182	33	1	200	74			Lineair	Lichtgrijs	Lichte zanderige klei				
183	33	1	438	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
184	34	1	213	90			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				
185	34	1	186	157			Ovaal	Donkergrijs	Lichte klei				
186	34	1	535	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
187	35	1	590	200			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte klei				
188	35	1	220	75			Lineair	Donkergrijs	Lichte klei				

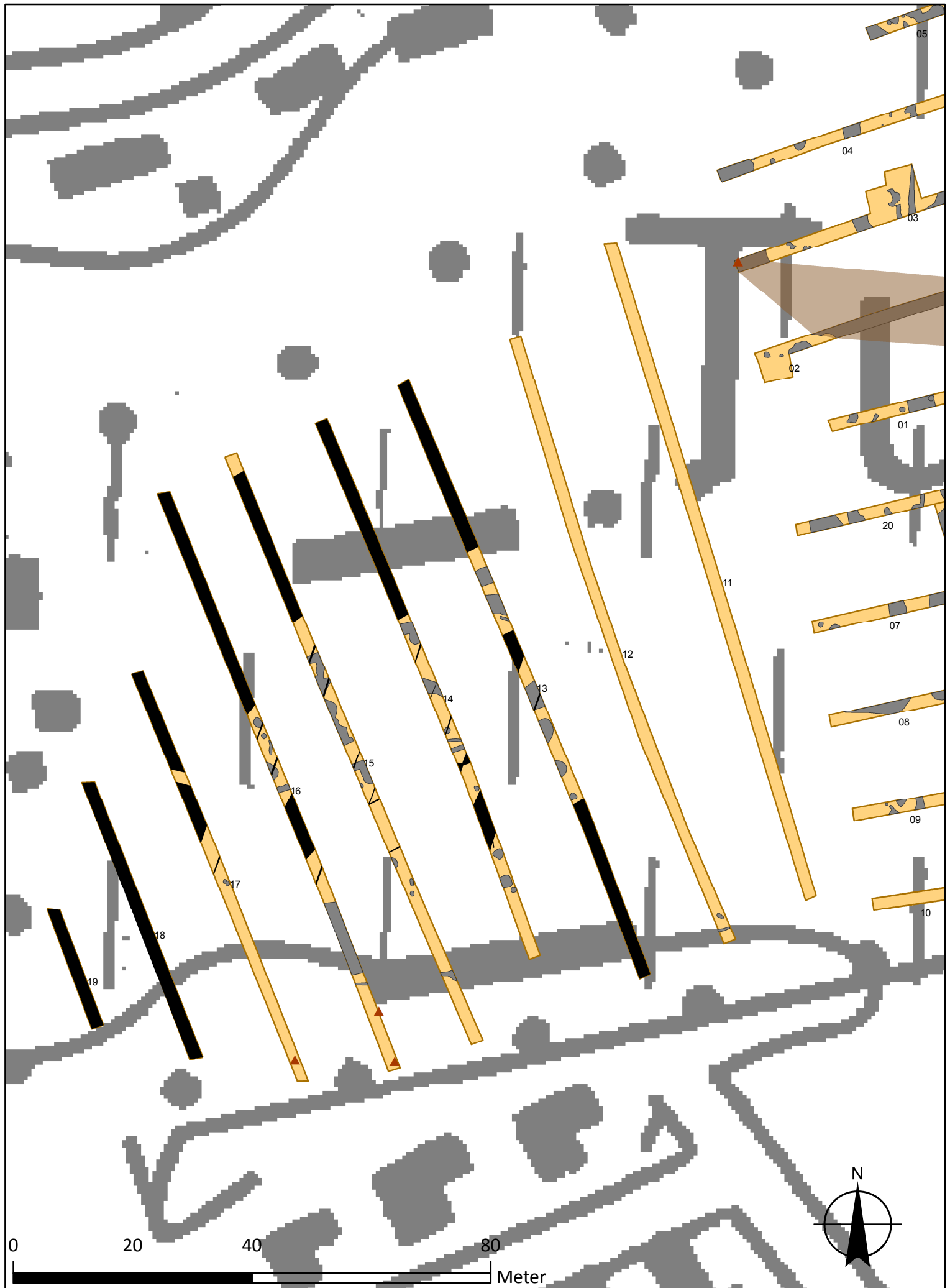
Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
189	35	1	390	42			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte zanderige klei				
190	35	1	200	184			Lineair	Donkerbruin	Lichte zanderige klei				
191	36	1	669	158			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte zanderige klei				
192	3	1	130	65			Onregelmatig	Donkergrijs	Lichte zanderige klei				
193	8	1	123	78			Ovaal		Lichte klei				
194	8	1	234	45			Lineair	Lichtgrijs	Lichte klei				
195	8	1		78			Lineair	Donkergrijs	Lichte zanderige klei				
196	8	1	87	81			Rond	Donkergrijs	Lichte klei				
197	8	1		123			Lineair	Donkergrijs	Kleiig zand				
198	31	1		34			Lineair	Lichtgrijs	Lichte zanderige klei				
199	35	1		45			Lineair	Lichtgrijs	Lichte zanderige klei				
200	35	1		126			Lineair	Donkergrijs					
201	35	1		128			Lineair	Donkerbruin	Lichte zanderige klei				
202	12	1	141	78			Ovaal	Donkerbruin	Kleiig zand				
203	12	1	210	45			Lineair	Lichtgrijs	Lichte zanderige klei				
204	8	1											
205	8	1											
206	16	1											
207	16	1											
208	17	1											
209	33	1											
210	33	1					Onregelmatig	Donkergrijs	Kleiig zand				
211	7	1					Onregelmatig	Donkerbruin	Kleiig zand				
212	9	1					Lineair		Kleiig zand				
213													
214													
215													
216													
217													
218													
219													

Spoor	WP	Vlak	Afmetingen (cm)			TAW (m)	Vorm	Kleur	Vulling	Inclusies	Interpretatie	Datering	Foto nr.
			Lengte	Breedte	Diepte								
220													
221													
222													
223													v
224													
225													
226													
227													
228													
229													
230													
231													

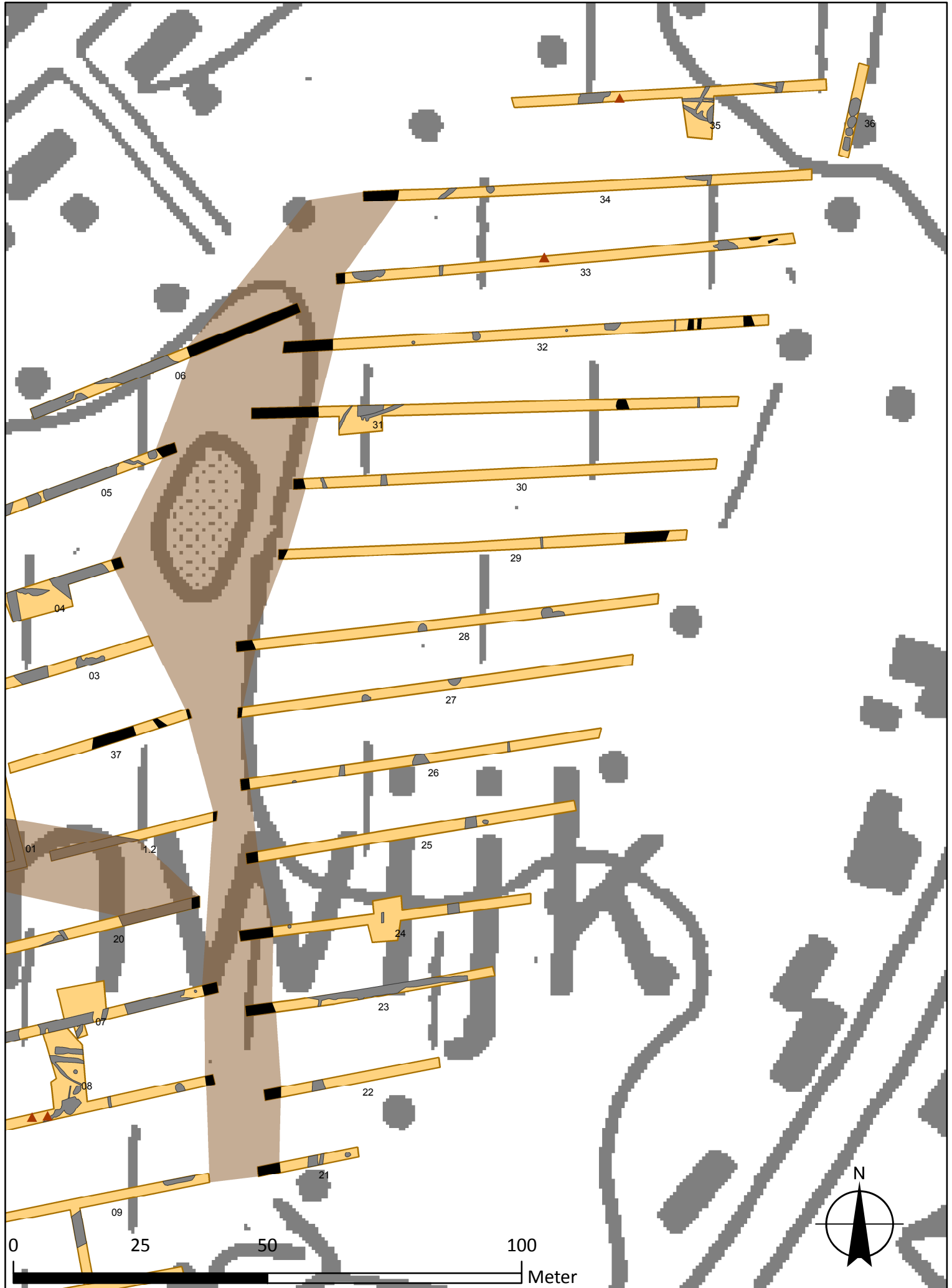


 IN SITU SKELETFORM.		SITE:	Graf:	Vondst:	Individu:
Werkput:			Datum: 30/08/2013		
Vlak:			Waarnemer: Sebastiaan Genbrugge		
Spoor: 096			Stalen: pollen / a-DNA / 14C / isotopen / andere		
x-coördinaat:					
y-coördinaat:					
	Boven:		Tekeningen en foto's:		
Naast:		Naast:			
	Onder:		Opgravingsmethoden: truweel en houten spatels		
Status: primair graf			Graftype: kuil		
Enkelvoudige begraving			Grafvorm: ovaal		
Type: inhumatie			Grafverstoringen: ja		
Oriëntatie: W/O (hoofd/voeten)			Grafgiften: nee		
Grafdimensie: Lengte: 1,46m, Breedte: 0,36m, Diepte: 0,57m onder maaiveld			Kledij(elementen): textiel		
Hoogtemeting: hoofd - heiligbeen - voeten			Niet-intentionele artefacten en kistnagels: ceramiek / munten / dierlijk bot / nagels / andere		
Skelet in anatomische verband: ja			Leeftijd: adult		
Skelet compleet: nee					
Individuele beenderen compleet: nee					
Bewaring: slecht					
Conservering (producten):					
Positie lichaam: op de rug					
Uitgestrekt					
Positie schedel: op achterhoofd					
Positie linkerarm: langs het lichaam					
Positie rechterarm: langs het lichaam					
Positie handen: ?					
Positie benen: gestrekt					
Aanwezigheid van: haar / nagels / zachte weefsels / nier- of galstenen / andere					
Afmetingen (in situ): 1 = 1,46m, 2 = ?, 3 = ?, 4 = 0,27m					
Opmerkingen: enkel aanwezigheid fragment schedel, fragment L- en R- onderbeen en fragment R-schouderblad					

Zuidwestelijke zone



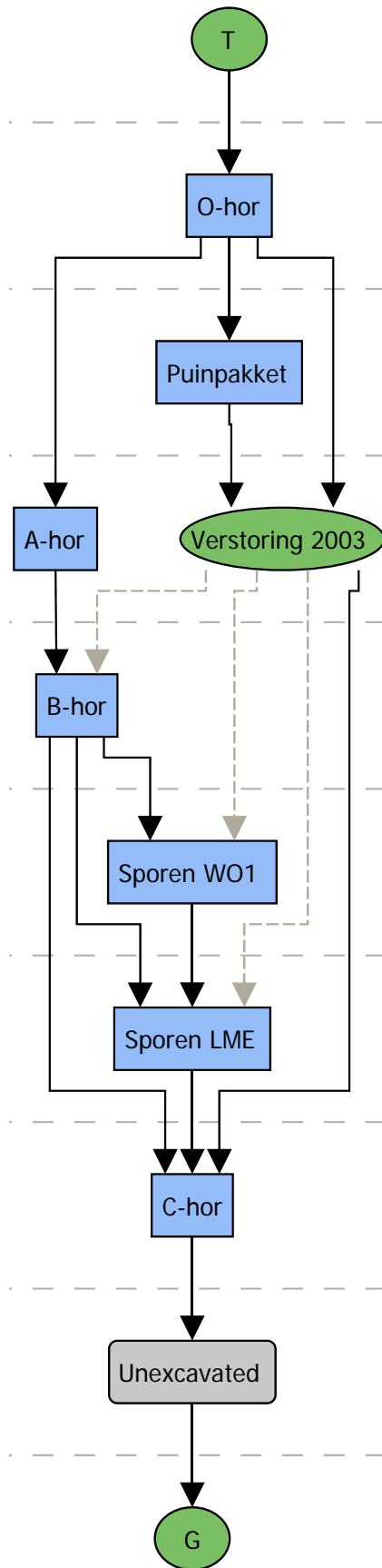
Noordoostelijke zone



Centrale zone









ADEDE

SEARCH & RECOVERY